



Catalogue 52-216 Annual

Rail in Canada

1994



Catalogue 52-216 Annuel

Le transport ferroviaire au Canada

1994



Canada

Government
Publications



Statistics
Canada Statistique
Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Yasmin Sheikh,
Surface and Marine Transport Section,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 1-613-951-0579) or to the Statistics Canada Reference Centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Toll-free access is provided for all users who reside outside the local dialing area of any of the Regional Reference Centres.

National Enquiries Line	1-800-263-1136
National Telecommunications Device for the Hearing Impaired	1-800-363-7629
National Toll-free Order-only Line (Canada and United States)	1-800-267-6677

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)
Facsimile Number (1-613-951-1584)
Toronto Credit Card Only (1-416-973-8018)

Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and services to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingué et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Yasmin Sheikh,
Section des transports de surface et maritime,
Division du transport,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 1-613-951-0579) ou au Centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert à tous les utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des Centres régionaux de consultation.

Service national de renseignements	1-800-263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Service national du numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à Statistique Canada, la Division des Opérations et de l'intégration, Direction de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario), K1A 0T6.

(1-613-951-7277)
Numéro du télécopieur (1-613-951-1584)
Toronto Carte de crédit seulement (1-416-973-8018)

Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.

Rail in Canada

1994

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1995

All rights reserved. No part of this publication may
be reproduced, stored in a retrieval system or
transmitted in any form or by any means,
electronic, mechanical, photocopying, recording or
otherwise without prior written permission from
Licence Services, Marketing Division, Statistics
Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

December 1995

Price: Canada: \$50.00
United States: US\$60.00
Other Countries: US\$70.00

Catalogue No. 52-216

ISSN 0843-4530

Ottawa

Note of Appreciation

*Canada owes the success of its statistical system
to a long-standing cooperation involving Statistics
Canada, the citizens of Canada, its businesses,
governments and other institutions. Accurate and
timely statistical information could not be produced
without their continued cooperation and goodwill.*

Le transport ferroviaire au Canada

1994

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1995

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de
transmettre le contenu de la présente publication, sous
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,
enregistrement sur support magnétique, reproduction
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,
sans l'autorisation écrite préalable des Services de
concession des droits de licence, Division du
marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario,
Canada K1A 0T6.

Décembre 1995

Prix : Canada : 50 \$
États-Unis : 60 \$ US
Autres pays : 70 \$ US

N° 52-216 au catalogue

ISSN 0843-4530

Ottawa

Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose
sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada
et la population, les entreprises, les administrations
canadiennes et les autres organismes. Sans cette
collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible
de produire des statistiques précises et actuelles.*

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- ... figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- ^p preliminary figures.
- ^r revised figures.
- ^x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- ... nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- ^p nombres provisoires.
- ^r nombres rectifiés.
- ^x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Acknowledgements

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **David J. Dodds**, director and **Michel Cloutier**, Chief, Surface and Marine Transport Program.

Yasmin Sheikh, the Unit Head and **Angus MacLean**, the Survey Manager of the Rail Unit, were the principal authors of this publication. Technical assistance was provided by **John Nicoletta** and **David Binks**.

Remerciements

Cette publication a été réalisée à la Division des transports sous la direction générale de **David J. Dodds**, directeur, **Michel Cloutier**, chef du programme de transports de surface et Maritime.

Yasmin Sheikh, le chef, et **Angus MacLean**, le gérant de sondage, de la section de transport ferroviaire sont les auteurs principaux. **John Nicoletta** et **David Binks** ont prêté leur assistance technique.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.



Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 1984.



Table of Contents**Rail in Canada****Table des matières****Le Transport ferroviaire au Canada**

	Page		Page
Content, Design and Objectives of the Publication	5	Contenu, plan et objectifs de la publication	5
Evolution and Regulation of Canada's Railway Industry	6	Évolution et réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada	6
Competition and Cooperation with Other Modes	9	Concurrence et collaboration avec les autres modes de transport	9
Highlights	11	Faits saillants	11
Chapter 1		Chapitre 1	
General Overview	13	Aperçu général	13
Summary Statistics, 1989 and 1994	13	Statistiques sommaires, 1989 et 1994	13
Carrier Activity, 1989 and 1994	14	Activités des transporteurs en 1989 et 1994	14
Financial and Operating Indicators, 1989-1994	16	Indicateurs opérationnels et financiers, 1989 à 1994	16
Financial Ratios	24	Ratios financiers	24
Inventory of Equipment in Service	26	Inventaire du matériel en service	26
Chapter 2		Chapitre 2	
Financial, Property Accounts	27	Finances et comptes d'immobilisations	27
Operating Revenues and Expenses:		Recettes et dépenses d'exploitation :	
Industry Total and Carrier Shares	27	Total du secteur et parts des transporteurs	27
Operating Revenues by Carrier and Source	30	Recettes d'exploitation selon le transporteur et la source	30
Operating Expenses by Source, 1989-1994	33	Dépenses d'exploitation selon la source, 1989-1994	33
Balance Sheet and Property Accounts	34	Bilan et comptes d'immobilisations	34
Chapter 3		Chapitre 3	
Operating and Fuel Statistics	43	Statistiques d'exploitation et de carburant	43
Track Operated	43	Voies exploitées	43
Fuel and Power Consumed by Motive Equipment	45	Carburant et énergie électrique consommés par les unités motrices	45
Operating Indicators	47	Indicateurs opérationnels	47
Traffic Statistics	54	Statistiques sur le trafic	54
Chapter 4		Chapitre 4	
Employment Statistics	59	Statistiques sur l'emploi	59
Employment Statistics by Carriers	59	Statistiques de l'effectif selon le transporteur	59
Summary of Employment Statistics by Function	63	Statistiques sommaires de l'effectif selon la fonction	63
Major Occupational Classifications	63	Principales catégories professionnelles	63

Table of Contents – Concluded

Rail in Canada

Table des matières – fin

Le Transport ferroviaire au Canada

	Page		Page
Chapter 5		Chapitre 5	
Commodity Statistics	65	Statistiques sur les marchandises	65
Introduction	65	Introduction	65
Total Revenue Freight Traffic	66	Trafic total de marchandises payantes	66
Revenue Freight Traffic by Region	66	Trafic de marchandises payantes selon la région	66
Leading Commodities Handled	67	Principales marchandises manutentionnées	67
Revenue Freight Traffic by Commodity Section	67	Trafic de marchandises payantes selon la catégorie de marchandises	67
Chapter 6		Chapitre 6	
Commodity Origin and Destination	91	Origine et destination des marchandises	91
Tonnage by Commodity	91	Le tonnage des marchandises	91
Commodity Flows	91	Flux des marchandises	91
Intra-regional Rail Movements	94	Mouvements ferroviaires intra-régionaux	94
Inter-regional Rail Movements	94	Mouvements ferroviaires inter-régionaux	94
Rail Movements between Canada and the United States	94	Mouvements ferroviaires entre le Canada et les États-Unis	94
Marine Imports	94	Les importations par mer	94
Marine Exports	97	Les exportations par mer	97
Major Commodity Movements by Region	98	Mouvements des principales marchandises, selon la région	98
Chapter 7		Chapitre 7	
Introduction	107	Introduction	107
Northbound Movements	107	Mouvements à destination du nord	107
Southbound Movements	107	Mouvements à destination du sud	107
Chapter 8		Chapitre 8	
Survey Concepts and Data Limitations	119	Concepts d'enquête et limites des données	119
Collection Authorities and Related Classifications	119	Organismes de collecte et classifications connexes	119
Survey Methodology, Coverage and Data Limitations	120	Méthodes et champ d'enquête et limites des données	120
Commodity origin and destination statistics	121	Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises	121
Glossary	123	Glossaire	123

Content, Design and Objectives of the Publication

This publication provides information relating to the size and structure of the Canadian rail transport industry. It contains a number of graphic presentations which highlight financial and operating indicators over selected time periods.

It also provides a brief historical presentation on the evolution and regulation of Canada's rail industry. As well, it contains a short discussion on the level of competition and cooperation between railways and other modes of transportation.

In the opening chapter, a general overview of the rail industry is presented, focusing on global variables extending over a six year period. The core chapters that follow, provide more in-depth analysis on the economic performance; operating and financial structure; and an origin and destination data series. The latter is supplied by the National Transportation Agency.

Note: Data contained in this publication were released in three separate publications, prior to 1987:

Railway Transport in Canada:

General Statistics (Catalogue No. 52-215)
 Commodity Statistics (Catalogue No. 52-211)
 Commodity Origin and Destination Statistics (Catalogue No. 52-214)

Attention Users!

The following changes in the coverage, data and format apply to data contained in this and prior publications:

- Publications prior to 1992 contained data series in constant dollars. After a review of the methodology of the index used, it was felt that the transportation component of the Consumer Price Index (CPI) did not accurately reflect a change in the cost of transporting freight. Publication of tables in constant dollars was, therefore, discontinued in 1992. For users who wish to continue the original data series, this index is still available from the Prices Division (613) 951-9606 and published in Consumer Price Index, catalogue number 62-001, monthly.
- Statistics Canada undertakes a periodic review of the classification of industries in order to ensure that they are as homogeneous as possible, the objective being complete coverage with minimal duplication in

Contenu, plan et objectifs de la publication

La présente publication fournit des renseignements sur la taille et la structure du secteur canadien du transport ferroviaire. Elle contient un certain nombre de graphiques qui présentent des indicateurs financiers et opérationnels pour des périodes données.

La publication fournit également un bref aperçu historique de l'évolution et de la réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada. Elle contient par ailleurs un résumé sur le niveau de concurrence et sur la collaboration entre les sociétés ferroviaires et les autres modes de transport.

Le premier chapitre présente un aperçu global du secteur du transport ferroviaire, notamment des variables générales s'échelonnant sur une période de six ans. Les principaux chapitres suivants fournissent une analyse plus approfondie du rendement, de la structure financière et opérationnelle, et de l'origine et de la destination des marchandises. Ces dernières données sont fournies par l'Office national des transports du Canada.

Note : La publication contient des données antérieurement diffusées dans trois publications distinctes avant 1987 :

Le Transport ferroviaire au Canada :

Statistiques générales (n° 52-215 au catalogue)
 Statistiques des marchandises (n° 52-211 au catalogue)
 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises (n° 52-214 au catalogue)

Avis aux utilisateurs!

Les modifications suivantes qui sont contenues dans le champ d'observation, aux données et au format de la publication s'appliquent aux données contenues dans cette publications et celles antérieurement :

- Les publications antérieures à 1992 contiennent des séries de données représentées en dollars constants. Après avoir examiné la méthode d'établissement de l'indice, il a été convenu que la composante des transports de l'Indice des prix à la consommation (IPC) ne traduisait pas exactement la variation des coûts du transport de marchandises. La diffusion de tableaux de données en dollars constants est donc abandonnée. Les utilisateurs qui désirent obtenir les données originales peuvent obtenir l'indice en s'adressant à la Division des prix (613-951-9606) ou en consultant la publication mensuelle Indice des prix à la consommation, (n° 62-001 au catalogue).
- Afin de garantir une couverture complète et de minimiser le double emploi dans les différents programmes d'enquête, Statistique Canada effectue un examen périodique de la classification des industries afin d'en assurer l'uniformité.

different survey programs. Prior to 1991, interurban railways were included with the Railway Transport Industry, while street railways and urban rapid transit carriers were classified under Urban Transit Systems Industry. As of 1991, interurban railways were classified into the Urban Transit Industry. This decision affected the survey universe of the railway industry beginning in 1991, in particular the coverage of Class II and III carriers. A comparison of Class II and III carriers should therefore be undertaken with caution, with prior years.

- An important aspect of Statistics Canada's mandate is to preserve the confidentiality of the reported data. However, for decades, the railway industry was operating under a regulated environment, seeking governmental approval of its shipping rates or charging according to published rates. The railway data were therefore published in detail by carrier and by province/territory, if possible. With the introduction of deregulation, the railways may now negotiate confidential contracts with shippers. In order to preserve the confidentiality, data in chapter 5 have been presented by region since 1991.

Evolution and Regulation of Canada's Railway Industry

Rich in history, Canada's rail industry has been serving people and communities since 1836, when the St. Jean - Laprairie line was opened. The 1850s saw the arrival of the Grand Trunk and Great Western Railway companies and less than three decades later, the Intercolonial and the Canadian Pacific Railways (CPR) - Canada's first transcontinental system, were built. By 1918, following the appointment of a Railway Inquiry Commission, the Canadian National Railways (CNR) was founded, incorporating a number of railways, including the Grand Trunk and Intercolonial, into one government owned enterprise.

In the years that followed, Canada's rail industry laid the foundation for economic growth and prosperity, providing indispensable transportation services to forest, mining and agricultural industries. Its contributions extended deeply into the social fabric of Canadian tradition, linking people and communities from coast to coast and providing essential transportation services to and from remote areas. Adapting readily to a rapidly changing environment, it quickly became a key factor in marine export activities and played a vital role in the efficient distribution of goods imported from foreign countries.

During this period, however, Canadian railway companies had to conform to the policies of a regulatory framework designed to promote regional and industrial expansion and encourage trade with other countries. They were often expected to provide services which would benefit the industry served rather than the railways. A prime example was the statutory rates on grain shipments transported to Canadian ports, as a result of the signing of the **Crow's Nest Pass Agreement** in 1897. Initially, the agreement only applied to the transportation of certain

Avant 1991, les chemins de fer interurbains faisaient partie de l'industrie du transport ferroviaire, tandis que les chemins de fer urbains et les chemins de fer rapides urbains faisaient partie de l'industrie du transport en commun urbain. À partir de 1991, on a reclassifié les chemins de fer interurbains dans l'industrie du transport en commun urbain. Cette décision a influé sur l'univers de l'enquête sur le secteur ferroviaire pour 1991, plus particulièrement sur les transporteurs des catégories II et III. Il faut donc faire preuve de prudence lorsque l'on compare les données des transporteurs de ces catégories avec les données des années précédentes.

- L'un des aspects importants du mandat de Statistique Canada est de respecter la confidentialité des données déclarées. Pendant des décennies, les sociétés ferroviaires ont exploité leurs services selon une structure réglementée, étant tenues de demander l'approbation de l'État pour leurs tarifs de transport ou d'imposer des tarifs conformes aux tarifs publiés. Dans la mesure du possible, les données sur le transport ferroviaire étaient donc diffusées de façon détaillée, selon le transporteur et la province ou le territoire. Depuis l'introduction de la déréglementation, les sociétés ferroviaires peuvent négocier des contrats confidentiels avec des expéditeurs. Les données qui figurent au chapitre 5 sont donc publiées, depuis 1991, selon la région pour garantir la confidentialité des données.

Évolution et réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada

Riches d'histoire, les compagnies ferroviaires au Canada desservent la population et les collectivités depuis 1836, soit depuis l'ouverture de la ligne entre Saint-Jean et Laprairie. Les années 1850 ont marqué l'avènement du Grand-Tronc et de la Great Western Railways, puis moins de trois décennies plus tard, celui du chemin de fer Intercolonial et du Canadien Pacifique (CP), le premier chemin de fer transcontinental au Canada. En 1918, à la suite de la nomination de la Commission d'enquête sur les chemins de fer, les Chemins de fer Nationaux du Canada (CN) étaient créés, incorporant un certain nombre de chemins de fer, y compris le Grand-Tronc et l'Intercolonial, en une seule entreprise publique.

Au cours des années qui ont suivi, le secteur du transport ferroviaire canadien a jeté les bases nécessaires à la croissance économique et à la prospérité, assurant des services de transport indispensables aux secteurs des forêts, des mines et de l'agriculture. Son apport allait s'étendre au tissu social de la civilisation canadienne, en établissant un lien entre les populations et les collectivités d'un bout à l'autre du pays et en fournissant des services de transport essentiels aux régions éloignées. Le secteur ferroviaire s'est vite adapté à l'évolution rapide du milieu et est devenu aussitôt un facteur clé des activités d'exportation maritime; il a par ailleurs joué un rôle vital dans la distribution efficace des produits importés des pays étrangers.

Durant cette période, les compagnies ferroviaires canadiennes ont dû toutefois se conformer à des règlements visant à promouvoir l'expansion régionale et industrielle et à encourager le commerce avec d'autres pays. Dans ce contexte, les transporteurs devaient souvent fournir des services qui profitaient davantage au secteur desservi qu'aux transporteurs eux-mêmes. Prenons par exemple les tarifs statutaires applicables aux livraisons de céréales dans les ports canadiens à la suite de la signature de la **Convention du Nid-de-Corbeau** en 1897. Cette convention ne s'appliquait au départ qu'au

types of grains, moved along specific routes by Canadian Pacific railways. However, over the next thirty years, revisions to the Crow's Nest Pass Agreement, and new agreements implemented by the **Board of Railway Commissioners**, saw the application of statutory rates to a variety of grain and grain by-products, as well as to the operations of the Canadian National railway. It is noted however, that during this period, Canadian railways did benefit from some concessions in the form of land acquisitions.

In addition, this period saw the passing of the **Maritime Freight Rate Act**, in 1927, prescribing a reduction of tariffs for the movement of certain commodities in Eastern Canada. Carriers were granted subsidies as compensation for some of the losses incurred from these statutory rates.

During the 1930s, droughts and a worldwide depression plagued the economic performance of the rail industry. By the end of the decade, recapitalization of capital stocks was undertaken to eliminate some of the government loans and interest charges incurred over this period.

The post World War II era saw the Canadian railway industry faced with increasing competition from a less rigidly regulated motor carrier industry. Competition between these two modes continued strongly and later played an important part in the appointment of a Royal Commission in 1949, to assess the impact of these two competing modes on the welfare of the Canadian society. At the same time there was also an internal struggle, with the government owned Canadian National railways competing directly with its private counterpart - the Canadian Pacific company - both providing transcontinental transportation services.

In the years that followed, Canadian railways modernized their equipment and by the early 1960s, had converted a substantial proportion of their locomotives to diesel combustion. They also extended centralized and electronic traffic controls and mechanized maintenance of ways operations. In addition, rolling stocks became progressively specialized and featured increasingly heavier transportation capabilities. Another important development was the growth in railway 'piggyback' operations for highway truck trailers.

In 1967, following an exhaustive review of Canada's transportation system, the **National Transportation Act** was legislated. It was designed to promote an efficient transportation system and emphasized the importance of cooperation and harmony between existing modes, at the same time recognized the need for a healthy competitive environment. It also discriminated against a system which would unduly impede the interlining of freight between modes and the export of commodities. The Act's core premise conceptualized a network of transportation services rendered on the basis of '**Public Convenience and Necessity**' and reinforced the notion that carriers providing essential transportation services be compensated for any loss incurred in these operations.

transport, par le Canadien Pacifique, de certains types de céréales, sur des trajets particuliers. Cependant, au cours des trente années suivantes, la révision de la Convention du Nid-de-Corbeau et la mise en application de nouveaux règlements par la **Commission des chemins de fer du Canada** ont amené l'application de tarifs statutaires au transport d'une variété de céréales et de produits de céréales, ainsi qu'aux activités du Canadien National. Il faut se rappeler, cependant, qu'au cours de cette période, les chemins de fer canadiens ont obtenu certaines concessions sous forme de terrains.

Par ailleurs, au cours de cette même période, on a assisté à l'adoption, en 1927, de la **Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes**, qui prévoyait une réduction des taux pour le transport de certaines marchandises dans l'est du Canada. Les transporteurs ont reçu des subventions en compensation d'une partie des pertes qu'a entraînées l'application de tarifs statutaires.

Pendant les années 30, les sécheresses et la crise mondiale ont influé sur la performance économique du secteur du transport ferroviaire. À la fin de la décennie, on avait entrepris la restructuration des capitaux afin d'éliminer certains prêts de l'État et les intérêts courus au cours de cette période.

Au cours de la période qui a suivi la Deuxième Guerre mondiale, les compagnies ferroviaires canadiennes ont dû faire face à la concurrence accrue du mode de transport moins rigoureusement réglementé qu'est le transport routier. La concurrence entre ces deux modes de transport s'est fait de plus en plus forte. Elle a plus tard joué un rôle important dans la création, en 1949, d'une Commission royale chargée d'examiner l'incidence de ces deux modes concurrentiels sur le bien-être de la société canadienne. Par ailleurs, les compagnies ferroviaires canadiennes étaient confrontées à leur propre crise interne avec le Canadien National, une entreprise publique faisant directement concurrence à son homologue du secteur privé, le Canadien Pacifique, alors que les deux compagnies assuraient des services de transport transcontinental.

Au cours des années qui ont suivi, les compagnies ferroviaires du Canada ont entrepris la modernisation de leur matériel. Dès le début des années 60, elles avaient converti un nombre considérable de locomotives au moteur diesel. De même, elles ont élargi les systèmes centralisés et électroniques de réglementation des mouvements et l'entretien mécanisé des voies. Le matériel roulant est devenu par ailleurs de plus en plus spécialisé, ayant la capacité de transporter des marchandises de plus en plus lourdes. Mentionnons, comme autre événement important, l'accroissement des activités rail-route des remorques routières.

En 1967, à la suite d'un examen détaillé du système de transports du Canada, on a adopté la **Loi nationale sur les transports**. Conçue pour promouvoir un système de transport le plus efficace possible, cette loi souligne l'importance d'un climat de collaboration et d'entente entre les deux secteurs, tout en reconnaissant la nécessité d'une saine concurrence. Elle interdit également tout système qui empêcherait indûment le transfert de marchandises d'un mode de transport à l'autre et l'exportation de produits. La création d'un réseau de services de transport offerts sur la base de la "**commodité et la nécessité publiques**" est la principale prémissse de cette loi qui appuie le concept selon lequel les transporteurs qui assurent des services de transport essentiels doivent être compensés pour toutes pertes subies. À partir de 1967, le secteur ferroviaire canadien

As a result, the Canadian rail industry, from 1967 onwards, received new sources of government assistance to indemnify carriers against loss of revenues in the provision of essential services.

By the 1970s, CN and CP were incurring substantial losses on passenger service in spite of federal compensation. In 1977, the federal government took over full responsibility for intercity passenger service by creating VIA Rail.

By 1983, Canadian railways received further reprieve from their social obligations and the financial burdens incurred in the fostering of economic development. That year, the **Western Grain Transportation Act** abrogated some of the tariff controls on grain transportation offered beyond a predefined traffic ceiling; controls were also relaxed for services rendered below this traffic ceiling, with the difference in cost absorbed by government, in the form of Crow Benefit payments, and, to a lesser extent, by the shipper in the form of higher tariffs. Prior to this, carriers had only received indirect compensation in the form of subsidies for uneconomical branch lines and the acquisition of hopper cars.

Rewvisions were made to the federal transport laws by the legislation of the **National Transportation Act 1987**. It recognized the need for a more open transportation system, increasingly sensitive to the competitive forces of market supply and demand. As a result, Canadian rail carriers were allowed to negotiate confidential contracts with shippers and permitted to abandon up to four percent of their total track each year (this limit on abandonment was removed at the end of 1992). Shippers could request competitive line rates (CLR) for the interlining of their freight between carriers. The Canadian railway industry has been facing strong financial pressure since competition increased.

The 1987 Act, however, did not go far enough in resolving market distortions in the transportation sector particularly in the railway industry. The present government held consultations for rail renewal in the fall of 1994 and a new legislation will amend the NTA, 1987 and the Railway Act. The change would permit easier market exit for the railways and creation of short-line railways.

The federal government has a long history of providing transport subsidies to Canadian carriers and producers dating as far back as 1897. The federal budget of February 27, 1995 reduced or eliminated most of the subsidy programs.

It should also be noted that Rail service in Newfoundland and Prince Edward Island was discontinued in 1988 and 1990 respectively. A major restructuring of VIA Rail also took place in 1990, when its services were cut in half. It is now relying less on government subsidies and striving to improve its operating efficiency, productivity and service to compete with other modes of passenger transportation.

In 1994, Canada's rail industry generated about \$7.5 billion in revenues and provided employment to some

devait donc recevoir de nouvelles formes d'aide de l'État afin d'indemniser les transporteurs de la perte possible de recettes liée à la prestation de services essentiels.

Dès le début des années 70, le CN et le CP enregistraient des pertes considérables au titre du transport de passagers malgré l'aide de l'État. En 1977, ce dernier a assumé l'entière responsabilité du transport interurbain de passagers en créant VIA Rail.

Dès 1983, les compagnies ferroviaires canadiennes avaient reçu d'autres sursis relativement à leurs obligations sociales et aux dettes courues pour la promotion du développement économique. Cette année-là, dans le cadre de la **Loi sur le transport du grain de l'Ouest**, on a aboli certains des contrôles tarifaires du transport du grain imposés au-delà d'un plafond de mouvements prédéterminé; ces contrôles ont également été assouplis pour les services fournis en-deçà du plafond autorisé, la différence dans le coût étant absorbée par l'État sous la forme de paiements en vertu de la Convention du Nid-de-Corbeau, et, dans une moindre mesure, par l'expéditeur sous forme de tarifs plus élevés. Avant cela, les transporteurs n'avaient reçu qu'une compensation indirecte sous la forme de subventions applicables à des embranchements non rentables et à l'acquisition de wagons-trémies.

L'adoption de la **Loi nationale sur les transports de 1987** a eu pour effet de modifier les règlements fédéraux sur le transport. En vertu de cette loi, on reconnaît la nécessité d'un système de transport plus ouvert, tenant compte davantage des forces concurrentielles de l'offre et de la demande. Les transporteurs ferroviaires canadiens ont donc reçu l'autorisation de négocier des contrats confidentiels avec des expéditeurs et d'abandonner les embranchements moins rentables à un taux annuel recommandé. Les expéditeurs peuvent à leur tour obtenir des prix de ligne concurrentiels (PLC) pour le transfert de leurs marchandises entre transporteurs. Avec cette autonomie, le secteur ferroviaire canadien est de plus en plus vulnérable aux pressions de la concurrence.

Cependant, la loi de 1987 n'a pas permis de résoudre les distorsions du marché dans le secteur des transports, surtout dans l'industrie ferroviaire. Le présent gouvernement a mené des consultations pour le renouvellement du système ferroviaire à l'automne de 1994, et une nouvelle loi viendra modifier la LNT de 1987 et la Loi sur les chemins de fer. La modification permettra aux transporteurs ferroviaires de sortir plus facilement du marché et favorisera la création de chemins de fer à lignes courtes.

Le gouvernement fédéral verse depuis 1897 des subventions aux transporteurs et aux producteurs canadiens. Le budget fédéral du 27 février 1995 a réduit ou éliminé la plupart des programmes de subventions.

Les services de transport ferroviaire de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard ont été interrompus en 1988 et en 1990 respectivement. En 1990, VIA Rail a dû faire face à une restructuration majeure et abandonner plus de la moitié de ses services. Dorénavant, ce transporteur se fie moins aux subventions gouvernementales et s'efforce d'améliorer ses opérations en se concentrant sur l'efficacité, la productivité et les services pour être plus concurrentiel à l'égard des autres modes de transport de voyageurs.

En 1994, le secteur ferroviaire canadien a généré des recettes d'environ \$7,5 milliards et employé 56,000 personnes.

56,000 employees. At \$4.4 billion (in constant 1986 dollars), the value of its economic production represented 27.9% of the transportation sector's contribution to the **Real Domestic Product**. It transported 272 million tonnes of freight and 4 million passengers, operating over 83 000 kilometres of track. During 1994, 99.6 million tonnes of iron ore, coal and wheat, the three leading commodities, were transported by Canadian railways.

Competition and Cooperation with other Modes

The railway system complements the marine transportation activities. Both modes service quite distinct markets and are traditionally dedicated to the movement of bulk commodities such as minerals and grains. With the advent and increasing use of containers as a medium of transportation, cooperation is expanding to a diversified mix of goods.

Despite certain differences in the type of freight transported, there is a notable level of competition between the rail and truck modes. Since the implementation of the National Transportation Act 1987, the Free Trade Agreement with the United States and North American Free Trade Agreement with the U.S. and Mexico, this competition has intensified for the north-south traffic. In order to compete with the trucking industry for a share of this lucrative market, the major Canadian railways have undertaken new initiatives such as:

- integration of Canadian operations with their U.S. rail subsidiaries to form CN North America and CP Rail System; CP bought the Delaware and Hudson Railway and acquired full ownership of the Minneapolis based Soo Line.
- establishment of closer links with the American railways;
- signing agreements with Canadian and American trucking carriers;
- rationalization of uneconomic track, particularly in eastern Canada;
- CP undertook the enlargement of the Windsor-Detroit tunnel to accommodate double-stack containers. It became operational in May 1994. CN completed in April 1995, the construction of a tunnel beneath the St. Clair River that separates Ontario and Michigan, to handle tri-level auto carrying flat cars and double stack container trains.

The railways are relatively fuel efficient and environmentally friendly for carrying heavy loads over long distances. However, due to its inherent flexibility, the trucking industry has been gaining ground over the years. The share of trucking in the gross domestic product of the transportation industries (excluding pipelines) increased to 45.0% in 1994 from 39.7% in 1989, while that of rail also increased but to a lesser extent, to 27.9% from 24.8% during the same period¹.

À \$4,4 milliards (en dollars constants de 1986), la valeur de la production économique a représenté 27,9 % de la contribution du secteur des transports au **produit intérieur réel**. Les sociétés ferroviaires ont transporté 272 millions de tonnes de fret et 4 millions de passagers, et exploité plus de 83,000 kilomètres de voies. En 1994, elles ont transporté 99,6 millions de tonnes de minerai de fer, de charbon et de blé, soit les trois principales marchandises transportées.

Concurrence et collaboration avec les autres modes de transport

Le secteur ferroviaire est le complément du secteur maritime, les deux étant chargés de desservir des marchés relativement distincts et de transporter des marchandises en vrac comme les minéraux et les céréales. En raison de l'utilisation accrue de conteneurs comme moyen de transport, leur collaboration s'étend à une variété de marchandises.

Malgré certaines différences dans le type de marchandises transportées, il existe toujours une forte concurrence entre le mode de transport par trains et le mode de transport par camions. Depuis l'entrée en vigueur de la Loi nationale sur les transports de 1987, de l'accord de libre-échange avec les États-Unis et de l'accord de libre-échange nord-américain avec les États-Unis et le Mexique, la concurrence s'est intensifiée en ce qui concerne le trafic à destination du sud. Pour faire concurrence aux entreprises de camionnage sur ce marché lucratif, les principales sociétés ferroviaires ont amorcé les initiatives suivantes:

- intégration des activités des sociétés canadiennes à celles des compagnies affiliées américaines pour former CN Amérique du Nord et le système ferroviaire Canadien Pacifique; le CP a acheté le Delaware and Hudson Railway et acquis le contrôle entier de la Soo Line sise à Minneapolis.
- établissement de liens plus étroits avec les sociétés ferroviaires américaines;
- signature d'ententes avec des entreprises de camionnage canadiennes et américaines;
- rationalisation des voies non rentables, surtout dans l'est du Canada;
- le CP a entrepris l'élargissement du tunnel entre Windsor et Détroit afin d'y permettre l'exploitation de wagons de conteneurs superposés. Le nouveau tunnel est entré en service en mai 1994. Le CN a terminé en avril 1995 la construction d'un tunnel sous la rivière St. Clair qui sépare l'Ontario et le Michigan, afin d'y laisser passer des portefourvoitures à trois niveaux et des portes-conteneurs à deux niveaux.

Pour ce qui est du transport de lourds chargements sur de longues distances, les sociétés ferroviaires offrent un mode de transport à faible consommation de carburant et sans danger pour l'environnement. Cependant, le secteur du camionnage gagne du terrain depuis quelques années en raison de sa souplesse inhérente. La part du secteur du camionnage dans le produit intérieur brut des industries du transport (à l'exception du transport par pipeline) a augmenté, passant de 39,7 % en 1989 à 45,0 % en 1994, tout comme celle du secteur ferroviaire, quoique un peu moins, qui est passée de 24,8 % à 27,9 % au cours de la même période¹.

¹ Gross Domestic Product by Industry, Catalogue 15-001 Monthly.

¹ Gross Domestic Product by Industry, Catalogue 15-001 Monthly.

Highlights

The highlights presented below are based on various surveys of the Canadian railway transport industry. The objectives, coverage and methodology of all of these surveys are not identical. For details refer to the **Survey Concepts and Data Limitations, Chapter 8** of this publication.

General Overview: 1989-1994

- Although operating revenues of Canadian railways, between 1989 and 1994, increased less than one percent, the financial performance of the industry improved significantly as operating expenses declined by 5.7%. The operating ratio therefore, improved from 0.95 in 1989 to 0.89 in 1994.
- There was an increase of 5.1% in tonnes transported and 15.8% in tonne-kilometres performed.
- The dependency of the industry on government assistance declined by one-third.
- There was a notable decline of 25.7% in the number of employees, as a result labour productivity as measured by revenues per employee, increased by 35.7%.

Financial Statistics: 1994

- Canadian railways recorded a strong increase of 7.4% in their operating revenues in 1994, endorsed by stronger economy, a good crop and strong international demand for grain.
- Operating expenses increased moderately by 1.1%, resulting in an operating ratio of 0.89, the best since 1988 when it was 0.87.
- CN's transportation activities generated 49.1% of the industry's total operating revenues compared to 36.4% for CP, 5.9% for VIA and 8.6% for the remaining carriers.
- VIA received 63.2% of the government subsidies paid in 1994. CN, CP and other carriers obtained 21.8%, 7.6% and 7.4%, respectively.
- Labour costs accounted for 40.5% of the operating expenses, compared to 42.2% in 1993.
- The number of employees and total compensation in the railway industry decreased by 6.0% and 3.1% respectively.

Faits saillants

Les faits saillants présentés ci-dessous proviennent de diverses enquêtes sur l'industrie du transport ferroviaire canadienne. Les objectifs, la couverture et la méthodologie de ces enquêtes ne sont pas nécessairement identiques. Pour plus de détails, veuillez consulter le **chapitre 8 sur les concepts d'enquête et limites des données**.

Un aperçu global: 1989-1994

- Bien que la croissance des recettes d'exploitation des sociétés ferroviaires canadiennes ait été inférieure à un pour cent, le rendement financier du secteur s'est considérablement amélioré en raison de la réduction de 5,7 % des dépenses d'exploitation. Donc le ratio d'exploitation, s'est amélioré de 0,95 en 1989 à 0,89 en 1994.
- Le tonnage transporté et les tonnes-kilomètres ont augmenté de 5,1 % et 15,8 %, respectivement.
- La dépendance du secteur ferroviaire à l'égard de l'aide gouvernementale a diminué du tiers.
- Les sociétés ferroviaires ont réduit considérablement (25,7 %) leurs effectifs et affiché des gains de productivité de 35,7 %, mesurée en fonction des recettes par employé.

Statistiques financières: 1994

- Les recettes d'exploitation des sociétés ferroviaires canadiennes ont enregistré une forte progression de 7,4 %, en 1994. L'accroissement du trafic a été encouragé par la reprise de l'activité économique, l'abondance des récoltes et la forte demande de céréales sur les marchés internationaux.
- Les dépenses d'exploitation ont connu une croissance modérée de 1,1 %, donc le ratio d'exploitation s'est amélioré à 0,89, le niveau le plus favorable depuis 1988 (0,87).
- Le CN a représenté 49,1 % des recettes totales d'exploitation du secteur, en comparaison à 36,4 % pour le CP, 5,9 % pour VIA Rail et 8,6 % pour les autres transporteurs.
- Les subventions versées à VIA Rail ont représenté 63,2 % du total des paiements gouvernementaux en 1994. Le CN, le CP et les autres transporteurs ont obtenu respectivement 21,8 %, 7,6 % et 7,4 % des subventions.
- Les dépenses au titre de l'effectif ont représenté 40,5 % en comparaison à 42,2 % en 1993.
- Le nombre d'employés et la rémunération totale ont diminué de 6,0 % et 3,1 %, respectivement.

Freight Traffic Statistics : 1994

- Revenue freight transported, excluding interlining, showed a significant increase of 13.5% reaching 271.7 million tonnes.
- The three top ranking commodities, iron ore and concentrates, bituminous coal and wheat accounted for 36.7% of the total tonnage transported. These commodities were mostly transported domestically for marine export.

Commodity Origin and Destination Data of Canadian National and Canadian Pacific Railways: 1994

- CN and CP transported 205.4 million tonnes, an increase of 9.6% compared to 1993.
- Of the total tonnage transported, a high proportion, 35.2% was transported by rail domestically for marine exports while another 23.6% were bound for the U.S.
- Inter-regional movements represented 46.6% of total tonnage, international movements (including U.S. to U.S.) accounted for another 30.0% while the remaining 23.4% were transported intra-regionally.
- Shipments originating in Alberta, British Columbia, Saskatchewan and Ontario accounted for 71.6% of total tonnes transported.
- Marine exports and imports increased 8.5% and 26.9% respectively.

Statistiques sur les marchandises transportées: 1994

- Les marchandises payantes transportées (à l'exclusion des transferts) ont connu une vigoureuse croissance de 13,5 % atteignant 271,7 millions de tonnes.
- Les trois principales marchandises; les minerais et concentrés de fer, le charbon et le blé ont représenté 36,7 % du tonnage total transporté. Ces marchandises sont pour la plupart transportées au Canada en vue d'être exportées par mer.
- Statistique de l'origine et destination des marchandises du Canadien National et du Canadien Pacifique: 1994**
- Le CN et le CP ont transporté 205,4 millions de tonnes de marchandises, une hausse de 9,6 % par rapport à 1993.
- En 1994 une partie importante du tonnage total soit 35,2 % a été transporté au Canada en vue d'être exportée par mer. Une autre partie du tonnage soit 23,6 % a été destinée aux États-Unis.
- Les mouvements inter-régionaux représentent 46,6 % du tonnage total. Les mouvements internationaux (incluant les États-Unis à destination des États-Unis) ont représenté 30,0 % et les marchandises transportées à l'intérieur d'une région ont figurée pour 23,4 % du tonnage total.
- Des chargements ferroviaires provenant des provinces de l'Alberta, de la Colombie-Britannique de la Saskatchewan et de l'Ontario ont représenté 71,6 % du tonnage total.
- Les mouvements ferroviaires faisant l'objet d'exportations et d'importations par mer ont augmenté de 8,5 % et 26,9 % , respectivement.

Chapter 1

General Overview

Chapitre 1

Aperçu général

The railway industry is going through structural change to meet the challenges of this century. Major developments are taking place such as amendments to the National Transportation Act of 1987, privatisation of CN and structural changes at CP including the relocation of CP's head office from Montreal to Calgary. The new legislation is expected to speed up abandonments of under utilized track and promote the creation and operations of short line railways. This and other changes will have an impact on how railways operate and do business.

This chapter provides a series of major rail statistics for the period 1989-1994 to assist in the analysis of the railway industry and study the emerging trends.

Summary Statistics 1989 and 1994

Although table 1.1 is a snapshot of the industry in 1989 and 1994, a comparison with years beyond 1989 reveals that 1994 was a record year in terms of traffic. A stronger economy, good crop and high export demand were the main factors responsible for the increase.

Following are the main observations based on a comparison of the major variables for 1989 and 1994:

- although operating revenues increased less than one percent, the financial performance of the industry improved significantly as operating expenses declined by 5.7%.
- the dependency of the industry on government assistance declined by one-third.
- there was a notable decline in the number of employees (25.7%), as a result labour productivity measured by revenues per employee improved to \$135 thousand in 1994 from \$99 thousand in 1989.
- compensation, one of the biggest expense item, also decreased by 7.0%.
- there was an increase of 5.1% in tonnes transported.
- with an increase in traffic other operating statistics also increased; tonne kilometres were up 15.8%, train-kilometres increased 2.4% and car-kilometres were up 7.2%.

Le secteur ferroviaire connaît actuellement des changements structurels visant à lui permettre de relever les défis de notre siècle. Des transformations considérables s'opèrent dans ce secteur : remaniement de la Loi de 1987 sur les transports, privatisation du CN et restructuration du CP, notamment le déménagement à Calgary de son siège social situé à Montréal. La nouvelle Loi devrait accélérer l'abandon des voies sous-utilisées et promouvoir la création et l'exploitation de chemins de fer secondaires. Ces transformations et d'autres changements auront des répercussions sur l'exploitation et la conduite des affaires des sociétés ferroviaires.

Ce chapitre présente une série de statistiques-clés sur le secteur ferroviaire pour les années 1989 à 1994 afin de faciliter l'analyse du secteur et l'étude des nouvelles tendances.

Statistiques sommaires, 1989 et 1994

Le tableau 1.1 fournit un instantané de la situation du secteur ferroviaire en 1989 et 1994, mais une comparaison avec les années postérieures à 1989 révèle que 1994 a été exceptionnelle sur le plan du trafic. Le raffermissement de l'économie, l'abondance des récoltes et la forte demande à l'exportation ont été les principaux facteurs à l'origine de l'augmentation du trafic.

Voici les principales observations qui se dégagent de la comparaison des variables-clés pour 1989 et 1994 :

- Bien que la croissance des recettes d'exploitation ait été inférieure à un pour cent, le rendement financier du secteur s'est considérablement amélioré en raison de la réduction de 5,7 % des dépenses d'exploitation.
- La dépendance du secteur ferroviaire à l'égard de l'aide gouvernementale a diminué du tiers.
- Les effectifs ont accusé une baisse sensible (25,7 %) et la productivité de la main-d'œuvre, mesurée en fonction des recettes par employé, s'est améliorée pour atteindre 135 000 \$ en 1994, contre 99 000 \$ en 1989.
- La rémunération, qui a été l'un des plus importants postes de dépenses, a également accusé un recul de 7,0 %.
- Le tonnage des marchandises transportées s'est accru de 5,1 %.
- L'accroissement du trafic a été accompagné d'une amélioration des autres résultats d'exploitation. Les tonnes-kilomètres, les trains-kilomètres et les wagons-kilomètres ou voitures-kilomètres ont augmenté respectivement de 15,8%, 2,4 % et 7,2 %.

Carrier Activity, 1989 and 1994

CN maintained its dominance of the selected rail industry measures in 1994. Except for subsidies, its share ranged between 39.3% and 55.4%, while CP's shares ranged from 31.2% to 39.6%. In contrast, VIA rail accounted for 63.2% of the government subsidies and less than 8.0% of the share in other variables. Class II and III carriers generated 8.6% of the operating revenues, had 11.9% of the property accounts and transported 29.5% of the total tonnage. The high tonnage is due to the resource based commodity mix transported by these carriers.

Operating Revenues

Operating revenues¹ of \$3,690 million in 1994 generated by CN represented 49.1% of total industry revenues, an increase from its share in 1989 of 47.2%. CP's share also increased to 36.4% in 1994 from 33.1% in 1989. Due to major reduction in VIA operations in 1990, its relative share declined to 5.9% in 1994 from 9.6% in 1989. The contribution of Class II and III carriers decreased to 8.6% in 1994 from 10.1% in 1989.

¹ Western Grain transportation payments are included in freight revenues.

Activité des transporteurs en 1989 et 1994

Le CN a continué à dominer le secteur à l'égard des résultats choisis en 1994. À l'exception des subventions, la part du marché de ce transporteur a varié de 39,3 % à 55,4 %, alors que celle du CP a oscillé entre 31,2 % et 39,6 %. En revanche, VIA Rail a compté pour 63,2 % des subventions gouvernementales et moins de 8,0 % des autres variables. Les transporteurs des catégories II et III ont déclaré 8,6 % des recettes d'exploitation, 11,9 % des comptes d'immobilisations et 29,5 % du tonnage total. Leur part élevée du tonnage est attribuable au fait que ces sociétés ont transporté des matières premières.

Recettes d'exploitation

En 1994, le CN a déclaré des recettes d'exploitation¹ de 3 690 millions de dollars, ce qui représente 49,1 % des recettes totales du secteur, contre 47,2 % en 1989. La part du CP s'est également accrue pour passer de 33,1 % en 1989 à 36,4 % en 1994. Vu la réduction importante des activités de VIA en 1990, la part de cette société a régressé pour passer de 9,6 % en 1989 à 5,9 % en 1994. La part des transporteurs des catégories II et III est tombée de 10,1 % à 8,6 % pendant la même période.

¹ Les versements au titre du transport des céréales de l'Ouest sont compris dans les recettes tirées du transport des marchandises.

Table 1.1

Financial and Operating Statistics, Percentage Shares by Carrier, 1989 & 1994

Tableau 1.1

Statistiques sommaires financières et d'exploitation, parts en pourcentage selon le transporteur, 1989 & 1994

		Percentage Shares - Parts en pourcentage				
		Total	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class II - III
			Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie II - III
%						
1994						
Operating revenues - Recettes d'exploitation	\$'000	7,510,192	49.1	36.4	5.9	8.6
Subsidies - Subventions	"	434,418	21.8	7.6	63.2	7.4
Operating expenses - Frais d'exploitation	"	6,677,162	48.9	35.5	7.5	8.1
Property accounts - Comptes d'immobilisations	"	19,311,050	50.2	32.5	5.3	11.9
Employees - Employés	No.-Nbre.	55,696	47.1	34.8	7.8	10.3
Compensation - Rémunération	\$'000	2,703,200	49.0	35.2	6.9	8.9
Tonnes	'000	295 117	39.3	31.2	0.0	29.5
Tonne-Km - Tonnes-km	"	288 432 326	51.5	39.6	0.0	8.9
Train-km - Trains-km (total)	"	145 925	54.2	33.0	7.2	5.6
Car-km - Wagons/voitures-km (total)	"	7 918 755	55.4	36.8	0.8	7.1
1989						
Operating revenues - Recettes d'exploitation	\$'000	7,446,645	47.2	33.1	9.6	10.1
Subsidies - Subventions	"	653,387	16.2	6.1	72.1	5.6
Operating expenses - Frais d'exploitation	"	7,080,387	45.3	31.8	14.2	8.6
Property accounts - Comptes d'immobilisations	"	18,542,226	46.8	31.3	5.6	16.3
Employees - Employés	No.-Nbre.	74,962	48.7	32.0	8.8	10.9
Compensation - Rémunération	\$'000	2,907,390	49.7	32.0	8.9	9.3
Tonnes	'000	280 779	38.4	28.2	0.0	33.4
Tonne-Km - Tonnes-km	"	249 036 316	52.0	37.4	0.0	10.5
Train-km - Trains-km (total)	"	142 550	48.9	28.9	14.3	7.8
Car-km - Wagons/voitures-km (total)	"	7 390 377	53.4	36.4	1.5	8.6

Government Subsidies

Total subsidies decreased 33.5%, to \$434.4 million in 1994 from \$653.4 million in 1989 mainly because of a reduction in subsidy payments for intercity passenger transport in 1990. VIA, in 1994 still received a very high proportion (63.2%), of the total payments (excluding the western grain transportation payments). CN and CP obtained 21.8% and 7.6% of such payments, respectively. Class II and III carriers received 7.4% of the total.

Operating Expenses

In 1994, CN and CP's share in the operating expenses increased to 48.9% and 35.5% respectively, while that of VIA decreased significantly to 7.5% from 14.2% in 1989. Other carriers contributed 8.1% to the expenses in 1994.

Property Accounts

At \$19.3 billion, the value of the property accounts of all railways in 1994 increased by 4.2% compared to 1989. The shares of CN, CP in the total increased to 50.2% and 32.5% respectively, while that of VIA and Class II and III carriers declined to 5.3% and 11.9% respectively.

Number of Employees and Compensation

CN in 1994 reduced a higher proportion of its workforce hence its share in the workforce and compensation paid out declined. It employed 47.1% of the workforce in 1994, down from 48.7% in 1989. Similarly its share in total compensation decreased to 49.0% from 49.7%. On the other hand, the share of CP in employment increased to 34.8% and compensation to 35.2% in 1994 from 32.0% each in 1989. The share of VIA and Class II and III carriers in employment and compensation also declined.

Tonnes and Tonne-kilometres

Between 1989 and 1994, total freight tonnage carried by all railways increased by 5.1%, to a record 295.1 million tonnes from 280.8 million tonnes. The shares of both CN and CP increased to 39.3% and 31.2% from 38.4% and 28.2%, respectively, while Class II and III carrier's market share declined to 29.5% in 1994 from 33.4% in 1989.

In 1994, CN, CP and Class II and III carriers performed 51.5%, 39.6% and 8.9% of the tonne-kilometres compared to 52.0%, 37.4% and 10.5% in 1989, respectively.

Train-kilometres and Car-kilometres

Train-kilometres increased 2.4% to 145.9 million in 1994 from 142.6 million in 1989.

Subventions gouvernementales

Les subventions totales ont diminué de 33,5 %, passant de 653,4 millions de dollars en 1989 à 434,4 millions de dollars en 1994, en raison surtout de la réduction des subventions au titre du transport interurbain des voyageurs en 1990. En 1994, VIA a néanmoins touché une proportion très élevée (63,2 %) des subventions totales (à l'exception des versements au titre du transport des céréales de l'Ouest). Le CN et le CP ont touché 21,8 % et 7,6 % de ces paiements respectivement, et les transporteurs des catégories II et III ont reçu 7,4 % du total.

Dépenses d'exploitation

En 1994, la part des dépenses d'exploitation du CN est passée à 48,9 % et celle du CP, à 35,5 %; la part de VIA a considérablement diminué pour passer de 14,2 % en 1989 à 7,5 % en 1994. Les autres transporteurs ont déclaré 8,1 % des dépenses d'exploitation totales en 1994.

Comptes d'immobilisations

La valeur des comptes d'immobilisations de l'ensemble des sociétés ferroviaires s'est établie à 19,3 milliards de dollars en 1994, soit une augmentation de 4,2 % comparativement à 1989. Les parts du CN et du CP sont passées à 50,2 % et 32,5 % respectivement, alors que la part de VIA et celle des transporteurs des catégories II et III sont tombées à 5,3 % et 11,9 % respectivement.

Nombre d'employés et rémunération

En 1994, les compressions d'effectifs du CN ont été supérieures à celles des autres sociétés ferroviaires de sorte que sa part des effectifs totaux et de la rémunération versée a diminué. Le CN employait 47,1 % des travailleurs du secteur ferroviaire en 1994, contre 48,7 % en 1989. De même, sa part de la rémunération totale est passée de 49,7 % à 49,0 %. Par contre, la part des effectifs totaux du CP est passée de 32,0 % à 34,8 % entre 1989 et 1994, et sa part de la rémunération de 32,0 % à 35,2 %. La part des emplois et de la rémunération de VIA et des transporteurs des catégories II et III a aussi diminué.

Tonnage et tonnes-kilomètres

Entre 1989 et 1994, le trafic marchandises s'est accru de 5,1 % pour atteindre le niveau sans précédent de 295,1 millions de tonnes, contre 280,8 millions de tonnes en 1989. Les parts du CN et du CP se sont élevées à 39,3 % et 31,2 %, alors qu'elles se situaient à 38,4 % et 28,2 % respectivement en 1989. La part du marché des transporteurs des catégories II et III est passée de 33,4 % en 1989 à 29,5 % en 1994.

Le CN, le CP et les transporteurs des catégories II et III ont enregistré respectivement 51,5 %, 39,6 % et 8,9 % des tonnes-kilomètres en 1994, comparativement à 52,0 %, 37,4 % et 10,5 % en 1989.

Trains-kilomètres, wagons-kilomètres et voitures-kilomètres

Les trains-kilomètres ont progressé de 2,4 % pour atteindre 145,9 millions en 1994, contre 142,6 millions en 1989.

CN and CP accounted for 54.2% and 33.0%, respectively, of the total train-kilometres during 1994. VIA rail for 7.2%, while Class II and III carriers represented another 5.6%.

Of the 7.9 billion car-kilometres recorded by the railway industry in 1994, CN's share stood at 55.4%, while CP accounted for 36.8% of the total. VIA logged in a minimal share (0.8%), consisting entirely of passenger car-kilometres, while Class II and III carriers accounted for 7.1%.

It should be noted that in accordance with the Uniform Classification of Accounts, carriers may report operating train and car-kilometres relating to their own operations and those of other carriers using their tracks and ways. This may introduce duplication especially in the data related to VIA's passenger service.

Financial and Operating Indicators, 1989-1994

Industry statistics, tracing selected financial and operating variables over the period 1989-1994 are presented in tables 1.2 to 1.9.

The operating revenues of the railways increased notably by 7.4% to \$7,510 million in 1994 after a modest increase of 1.2% in 1993. The operating expenses increased 1.1% to \$6,677 million in 1994.

Table 1.2

Distribution of Operating Revenues by Major Sources, 1989-1994

Year Année	Operating revenues - Recettes d'exploitation						Total
	Freight transportation	Passenger transportation	Services to VIA	Government payments	Other		
	Transport de fret	Transport de voyageurs	Services à VIA	Paiements gouvernementaux	Autres		
\$'000							
1994	6,584,631	180,033	62,874	434,418	248,236	7,510,192	
1993	5,959,792	168,592	65,474	499,796	299,173	6,992,827	
1992	5,930,457	158,639	67,434	498,148	254,866	6,909,544	
1991	6,184,085	154,985	67,472	491,038	259,072	7,156,652	
1990	5,993,115	219,130	84,976	515,043	256,114	7,068,378	
1989	6,084,497	317,552	129,174	653,387	262,035	7,446,645	

Operating Revenues by source, 1989-1994

Freight transportation revenues account for over 87% of the total operating revenues. The railway industry is easily affected by internal and external factors as shown by fluctuating freight revenues over the study period. As the economy was slowing down in 1990, freight revenues declined by 1.5%. In 1991, despite the recession, freight revenues received a temporary boost of 3.2% from

Le CN et le CP ont compté pour 54,2 % et 33,0 % respectivement des trains-kilomètres totaux en 1994. La part de VIA Rail s'est établie à 7,2 %, alors que celle des transporteurs des catégories II et III a figuré pour 5,6 %.

Sur les 7,9 milliards de wagons-kilomètres enregistrés par le secteur ferroviaire en 1994, la part du CN s'est chiffrée à 55,4 %, alors que celle du CP a représenté 36,8 % du total. VIA a enregistré une part minime du total (0,8 %), consistant entièrement en voitures-kilomètres, tandis que la part des transporteurs des catégories II et III s'est élevée à 7,1 %.

Il convient de signaler que conformément à la Classification uniforme des comptes, les transporteurs peuvent déclarer le nombre de trains-kilomètres et de wagons-kilomètres ou voitures-kilomètres en fonction de leur propre exploitation et des activités d'autres transporteurs qui utilisent leurs voies. Il peut y avoir double compte, en particulier dans les données portant sur les services voyageurs de VIA.

Indicateurs opérationnels et financiers, 1989 à 1994

Les tableaux 1.2 à 1.9 présentent des statistiques sur le secteur ferroviaire qui font état de certaines variables financières et d'exploitation pour les années 1989 à 1994.

Les recettes d'exploitation des sociétés ferroviaires ont marqué une croissance appréciable de 7,4 % pour atteindre 7 510 millions de dollars en 1994, après une hausse modérée de 1,2 % l'année précédente. Les dépenses d'exploitation ont augmenté de 1,1 % pour totaliser \$6,677 million de dollars en 1994.

Tableau 1.2

Répartition des recettes d'exploitation, selon les principales sources, 1989-1994

Year Année	Operating revenues - Recettes d'exploitation						Total
	Freight transportation	Passenger transportation	Services to VIA	Government payments	Other	Autres	
\$'000							
1994	6,584,631	180,033	62,874	434,418	248,236	7,510,192	
1993	5,959,792	168,592	65,474	499,796	299,173	6,992,827	
1992	5,930,457	158,639	67,434	498,148	254,866	6,909,544	
1991	6,184,085	154,985	67,472	491,038	259,072	7,156,652	
1990	5,993,115	219,130	84,976	515,043	256,114	7,068,378	
1989	6,084,497	317,552	129,174	653,387	262,035	7,446,645	

Recettes d'exploitation selon la source entre 1989 et 1994

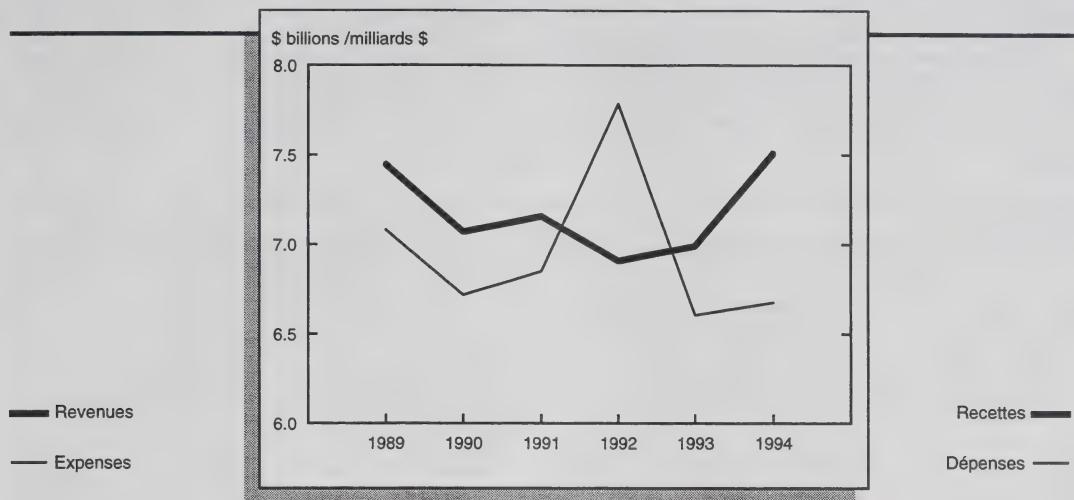
Les recettes tirées du transport des marchandises ont représenté plus de 87 % des recettes d'exploitation totales. Le secteur ferroviaire est sensible aux facteurs internes et externes comme le montrent les fluctuations des recettes au titre du fret pendant la période de référence. L'économie ayant accusé un ralentissement en 1990, les recettes au titre du fret ont diminué de 1,5 %. En 1991, malgré la récession, les recettes tirées du

Figure 1.1

Operating Revenues and Expenses, 1989-1994

Figure 1.1

Recettes et frais d'exploitation, 1989-1994



increased exports of wheat and other grains and increased shipments of iron ore and concentrates. In 1992, freight revenues declined by 4.1% as shipments of coal were affected by labour disputes in coal mines in British Columbia. In 1993, there was a marginal increase of 0.5% in 1993. In 1994, all the factors such as the strength of the economy, good harvest and strong international demand played a role in giving a boost to freight transportation revenues. These revenues recorded the largest increase of 10.5% in recent years to reach \$6,585 million in 1994.

Passenger transportation revenues have increased persistently since 1991, 6.8% in 1994, 6.3% in 1993 and 2.4% in 1992. The growth in passenger revenues has been the result of improvement in the of service by VIA in recent years. Total revenues had dropped sharply (31.0%) in 1990 when operations of VIA were reduced in half as a result of reduction in government funding. The following year, the coverage of the Annual Survey of Railways changed (refer to page 6), hence the decrease in total passenger revenues in 1991.

Government payments decreased significantly, 13.1% in 1994 after having inched up in 1993. Between 1989 and 1994, there was a total decrease of 33.5% in government payments. The share of Government payments in total revenues decreased to 5.8% in 1994 from 8.8% in 1989.

transport des marchandises ont marqué un bond temporaire de 3,2 % en raison de l'accroissement des exportations de blé et d'autres céréales et de la hausse des livraisons de minerai et de concentrés de fer. En 1992, les recettes tirées du transport des marchandises ont accusé un recul de 4,1 %, les livraisons de charbon ayant été affectées par les conflits de travail dans les mines de charbon de la Colombie-Britannique. En 1993, une faible hausse de 0,5 % a été enregistrée. En 1994, la vigueur de l'économie, l'abondance des récoltes, la forte demande internationale et d'autres facteurs ont contribué à l'augmentation des recettes au titre du transport des marchandises. Au cours des dernières années, elles ont enregistré leur croissance la plus importante, soit 10,5 %, pour atteindre 6,585 millions de dollars en 1994.

Les recettes tirées du transport des voyageurs se sont constamment accrues depuis 1991, enregistrant des hausses de 6,8 % en 1994, 6,3 % en 1993 et 2,4 % en 1992. La croissance des recettes au titre du transport des voyageurs a été attribuable à l'amélioration de la qualité du service de VIA au cours des dernières années. Les recettes totales ont considérablement diminué (31,0 %) en 1990, année où VIA a réduit ses activités de moitié en raison de la baisse des subventions gouvernementales. L'année suivante, le champ d'observation de l'Enquête annuelle auprès des sociétés ferroviaires a été modifié (voir à la page 6), d'où une diminution des recettes totales au titre du transport des voyageurs en 1991.

Les subventions gouvernementales ont accusé un recul de 13,1 % en 1994, après avoir légèrement progressé en 1993. Entre 1989 et 1994, les subventions gouvernementales ont été réduites au total de 33,5 %. La part des recettes totales que représentaient les versements gouvernementaux est passée de 8,8 % en 1989 à 5,8 % en 1994.

Revenues from services rendered for VIA by CN and CP rail have been declining steadily as VIA took over some of the functions previously performed by CN and CP. Moreover, with limited VIA operations, fewer services are required. Between 1989 and 1994 the total decrease was 51.3%.

Other revenues decreased by 17.0% between 1993 and 1994. Their share in the total revenues in 1994 was 3.3%.

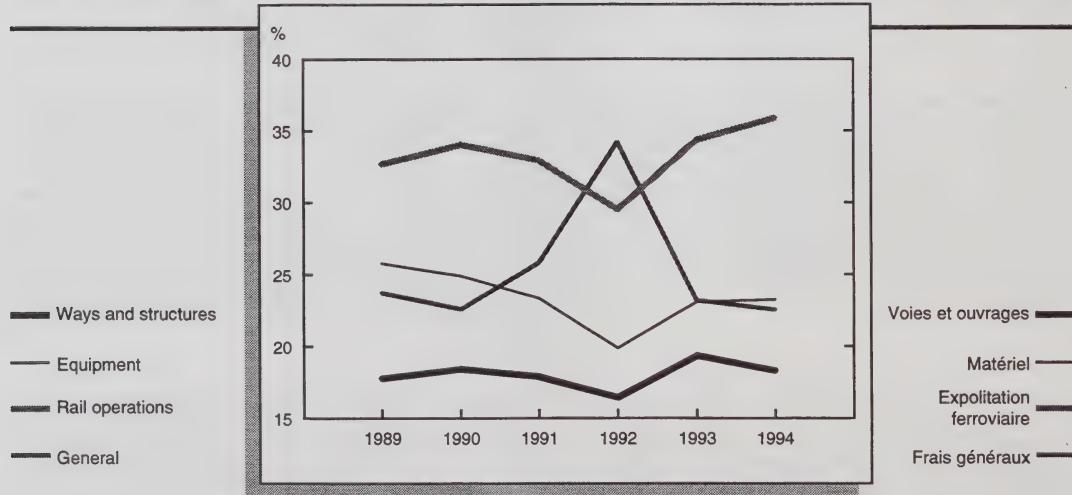
Table 1.3

Distribution of Operating Expenses by Major Category, 1989-1994

Year Année	Operating expenses - Frais d'exploitation					Total
	Ways and structures Voies et ouvrages	Equipment Matériel	Rail operations Exploitation ferroviaire	General Frais généraux		
	\$ '000					
1994	1,222,101	1,553,111	2,396,098	1,505,851	6,677,161	
1993	1,278,062	1,524,928	2,269,402	1,532,552	6,604,944	
1992	1,278,903	1,546,689	2,297,247	2,663,157	7,785,996	
1991	1,225,545	1,598,890	2,255,963	1,769,058	6,849,456	
1990	1,237,998	1,672,911	2,288,248	1,517,736	6,716,893	
1989	1,258,855	1,826,355	2,315,022	1,680,059	7,080,291	

Figure 1.2

Distribution of Operating Expenses, by Major Category, 1989-1994



Operating Expenses

Operating expenses are broken into four main categories: ways and structures, equipment, rail operations and general expenses. Rail operations account for the highest proportion of operating expenses (35.9%) followed by equipment expenses (23.3%), general expenses (22.5%), and ways and structures (18.3%).

Expenses pertaining to ways and structures have in general declined except for 1992 when there was an increase of 4.3%.

Table 1.4

Operating Statistics for Freight Transportation, 1989-1994

Year Année	Tonne-km		Train-km		Car-km		Cars per train (average number) Wagons par train (nombre moyen)
	Tonnes Tonnes	Tonnes-km Tonnes-km	Trains-km Trains-km	Wagons-km Wagons-km	'000 '000	No. - Nbre Wagons par train (nombre moyen)	
	'000 '000	'000 000 '000 000	'000 '000	'000 '000	No. - Nbre Wagons par train (nombre moyen)		
1994	295 117	288 432	123 178	7 795 988	63.3		
1993	264 306	256 338	112 843	7 288 198	64.6		
1992	263 434	250 607	110 225	7 099 701	64.4		
1991	274 118	260 537	110 411	7 350 963	66.6		
1990	268 737	248 371	100 459	7 073 431	70.4		
1989	280 779	249 036	100 749	7 168 409	71.2		

Figure 1.3

Total Tonnage, 1989-1994

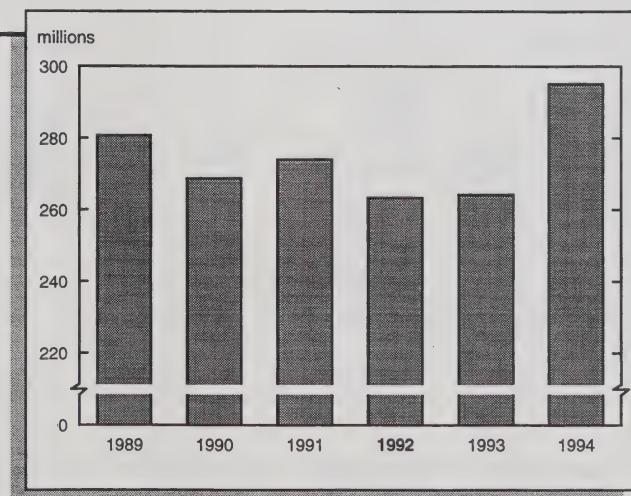


Figure 1.3

Tonnage total, 1989-1994

Equipment expenses have also decreased except for an increase of 1.8% in 1994.

Expenses related to rail operations have declined since 1989, the exception being 1992 when these expenses increased by 1.8%.

General expenses have fluctuated quite vigorously as one time charges or provisions for restructuring are reflected in this category. The years 1993 and 1994 show normal levels of general expenditures while 1991 and 1992 were the years when CP and CN respectively provided for the cost of restructuring, including work force reduction.

Operating Statistics: Freight Transportation

In 1994, freight transportation rebounded to 295.1 million, overshooting 280.8 million tonnes transported in 1989, portrayed in table 1.4. As a result there was also a corresponding increase in tonne-kilometres, train-kilometres and car-kilometres.

Tonne-kilometre is a common measure of output in the freight transport industry. This measure showed a little growth in the industry, about half percent on average between 1989 and 1993. In 1994, however, output jumped (12.5%) significantly.

Les dépenses au titre du matériel ont aussi régressé, sauf en 1994 où elles se sont accrues de 1,8 %.

Les dépenses liées à l'exploitation ferroviaire ont diminué depuis 1989, la seule exception ayant été 1992 où ces dépenses ont augmenté de 1,8 %.

Les frais généraux ont enregistré des fluctuations assez prononcées, car les frais ou les provisions ponctuels au titre de la restructuration sont comptabilisés dans cette catégorie. En 1993 et 1994, les frais généraux ont enregistré des niveaux normaux, alors qu'en 1991 et 1992 le CN et le CP avaient constitué des provisions au titre de leur restructuration, y compris des compressions d'effectifs.

Statistiques d'exploitation : transport de marchandises

En 1994, 295,1 millions de tonnes de marchandises ont été transportées, ce qui est supérieur au 280,8 millions de tonnes atteint en 1989, comme le montre le tableau 1.4. En conséquence, les tonnes-kilomètres, les trains-kilomètres et les wagons-kilomètres ont également enregistré des hausses.

La tonne-kilomètre est une mesure courante de la production dans le secteur du transport des marchandises. Une faible croissance d'environ la moitié d'un point en moyenne a été enregistrée dans l'ensemble du secteur entre 1989 et 1993. En 1994, cependant, la production a considérablement augmenté (12,5 %).

Table 1.5

Operating Statistics for Passenger Transportation, 1989-1994

Year	Passengers	Passenger-km	Trains-km	Car-km	Cars per train ¹ (average number)
Année	Voyageurs	Voyageurs-km	Trains-km	Voitures-km	Wagons par train ¹ (nombre moyenne)
	'000	'000	'000	'000	'000
1994	4,184	1 439 932	21 720	119 732	5,4
1993	4,112	1 412 752	21 807	118 687	5,3
1992	4,241	1 439 122	21 942	118 586	5,3
1991 ²	4,256	1 425 619	21 412	121 586	5,6
1990	29,119	2 004 360	24 337	136 145	5,5
1989	31,079	3 178 274	39 913	216 096	5,9

¹ Includes freight cars.

¹ Comprend les wagons.

² Please refer to page 6.

² Voir page 6.

Note: As the U.C.A. allows railways to report both their own operating statistics as well as those of other carriers operating over their tracks, the data presented may contain duplication.

Nota: Puisque la CUC permet aux compagnies ferroviaires de déclarer autant leurs propres statistiques d'exploitation que celles des transporteurs opérant sur leurs voies, les données présentées peuvent contenir de la duplication.

Tableau 1.5

Statistiques d'exploitation sur le transport des voyageurs, 1989-1994

Operating Statistics: Passenger Transportation

In 1994, ridership increased 1.8% after having decreased 3.0% in 1993 and 0.4% in 1992.

The following points should be noted with respect to the passenger transportation data presented in table 1.5:

- A comparison of data on passenger transportation with 1991 and prior years should not be undertaken due to a change in the universe of the survey (see page 6).
- In 1990, there was a sharp decline in intercity travel as services by VIA rail were reduced on certain routes while others were completely abandoned.

Between 1991 and 1994 when the data are consistent, there was an overall decrease of 1.7% and 1.5% in number of passengers and car-kilometres respectively and an increase of 1.0% and 1.4% in passenger-kilometres and train-kilometres respectively.

The average number of cars per train were 5.4 in 1994 compared to 5.6 in 1991.

Statistiques d'exploitation : transport de voyageurs

En 1994, l'achalandage a augmenté de 1,8 % après avoir accusé des replis de 3,0 % et 0,4 % en 1993 et 1992 respectivement.

Signalons les points suivants à propos des données sur le transport des voyageurs présentées au tableau 1.5 :

- Les données sur le transport des voyageurs de 1991 et des années antérieures ne se prêtent pas à des comparaisons parce l'univers de l'enquête a été modifié (voir en page 6).
- En 1990, une baisse sensible a été enregistrée dans le domaine du transport interurbain, car VIA Rail a réduit la fréquence de certaines liaisons et en a même supprimé d'autres.

De 1991 à 1994, période pour laquelle les données sont comparables, le nombre de voyageurs et le nombre de voitures-kilomètres ont accusé des diminutions globales de 1,7 % et 1,5 % respectivement, tandis que les voyageurs-kilomètres et les trains-kilomètres ont marqué des progressions de 1,0 % et 1,4 % respectivement.

Le nombre moyen de voitures par train s'est chiffré à 5,4 en 1994, comparativement à 5,6 en 1991.

Figure 1.4

Annual Growth Rates, Employees and Compensation, 1989-1994

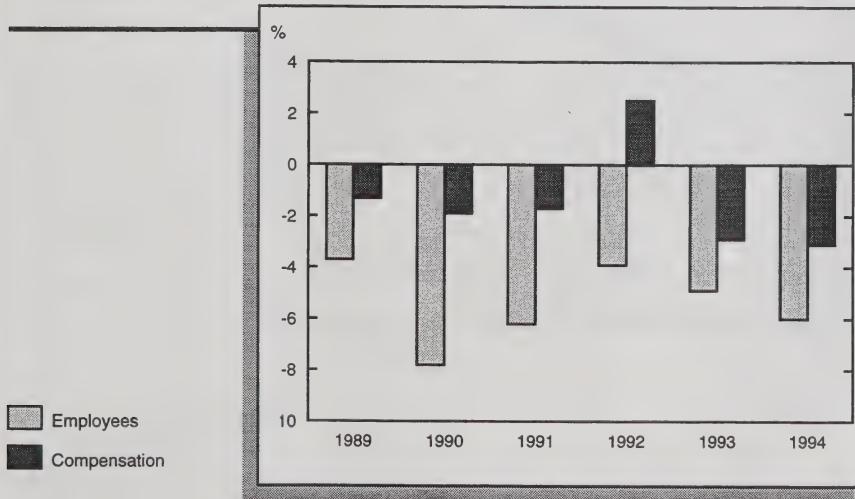


Figure 1.4

Taux de croissance annuelle employés et rémunération, 1989-1994

Employés Compensation

Table 1.6

**Number of Employees and Total Compensation,
1989-1994**

Tableau 1.6

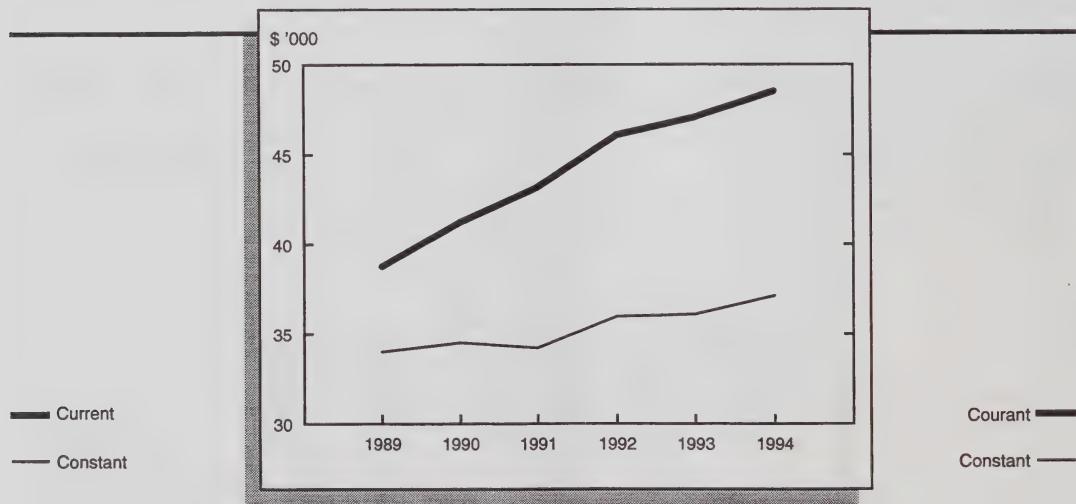
Nombre d'employés et rémunération totale, 1989-1994

Year	Number of Employees	Compensation	Average annual Compensation
Année	Nombre d'employés	Rémunération	Rémunération moyenne annuelle
No. - Nbre		\$'000	\$
1994	55,696	2,703,188	48,535
1993	59,247	2,789,471	47,082
1992	62,316	2,871,500	46,079
1991	64,849	2,801,377	43,199
1990	69,119	2,851,211	41,251
1989	74,962	2,907,390	38,785

Figure 1.5

Average Annual Compensation, 1989-1994

Figure 1.5

Rémunération moyenne, annuelle, 1989-1994

Employment and Compensation

In recent years, the railways have undertaken various measures to compete effectively with each other and other modes of transport. A major effort has been placed at an improvement in labour productivity. Employment has decreased markedly to 56 thousand in 1994 from 75 thousand in 1989. Both employment and total compensation have decreased over the study period except for 1992 when employment decreased by 3.9% while compensation increased by 2.5%. In general, the rate of decrease in compensation has lagged behind the rate of decrease in total employment (figure 1.4).

During the period 1989-1994 there was a total decrease of 25.7% in employment and 7.0% decrease in compensation.

The average compensation increased from \$39 thousand in 1989 to \$49 thousand in 1994, an increase of 25.1%. However, accounting for the rate of inflation, wages increased by 9.1% in these six years.

Table 1.7

Fuel Consumption by Type, 1989-1994

Year	Fuel consumed	Diesel	Crude petroleum
Année	Consommation de carburant		Pétrole brut
	'000 litres	%	%
1994	2 154 321	91.8	8.2
1993	2 020 541	94.3	5.7
1992	2 026 930	93.4	6.6
1991	2 086 704	93.3	6.7
1990	2 064 334	93.9	6.1
1989	2 166 919	94.6	5.4

Fuel Consumption

In 1994, fuel consumed decreased marginally to 2.2 billion litres compared to 1989. Most of the fuel consumed was diesel oil, although its share decreased to 91.8% from 94.6% in 1989. There was an increase in the consumption of crude petroleum, whose share in the total increased to 8.2% in 1994 from 5.4% in 1989.

Emploi et rémunération

Au cours des dernières années, les sociétés ferroviaires ont pris diverses mesures pour accroître leur compétitivité entre elles et concurrencer les autres modes de transport. Elles ont déployé des efforts considérables pour augmenter la productivité de la main-d'oeuvre. Les effectifs ont été sensiblement réduits, passant de 75 000 personnes en 1989 à 56 000 personnes en 1994. L'emploi et la rémunération totale ont diminué pendant la période de référence, sauf en 1992 où l'emploi a fléchi de 3,9 % alors que la rémunération a augmenté de 2,5 %. En général, le taux de diminution de la rémunération a été inférieur au taux de réduction de l'emploi total (figure 1.4).

Entre 1989 et 1994, l'emploi a accusé un recul de 25,7 % et la rémunération a diminué de 7,0 %.

La rémunération moyenne est passée de 39 000 \$ en 1989 à 49 000 \$ en 1994, soit une progression de 25,1 %. Toutefois, compte tenu du taux d'inflation, les hausses salariales ont atteint 9,1 % pendant cette période.

Tableau 1.7

Consommation de carburant selon le genre, 1989-1994

Consommation de carburant		En 1994, la consommation de carburant a légèrement diminué par rapport à 1989 pour s'établir à 2,2 milliards de litres. La majeure partie du carburant consommé a consisté en carburant diesel, bien que sa part soit passée de 94,6 % en 1989 à 91,8 % en 1994. La consommation de pétrole brut a progressé, sa part de la consommation totale de carburant étant passée de 5,4 % en 1989 à 8,2 % en 1994.	

Table 1.8

Financial Ratios and Solvency Indicators, 1989-1994

	Operating ratio	Current ratio	Debt-asset ratio	Debt-equity ratio
	Ratio d'exploitation	Ratio du fond de roulement	Ratio des capitaux propres	Ratio d'endettement
1994	0.89	0.82	0.42	0.74
1993	0.94	0.67	0.43	0.75
1992	1.13	0.72	0.42	0.73
1991	0.96	0.95	0.35	0.53
1990	0.95	0.93	0.33	0.49
1989	0.95	0.90	0.34	0.51

Figure 1.6

Operating Ratio 1989-1994

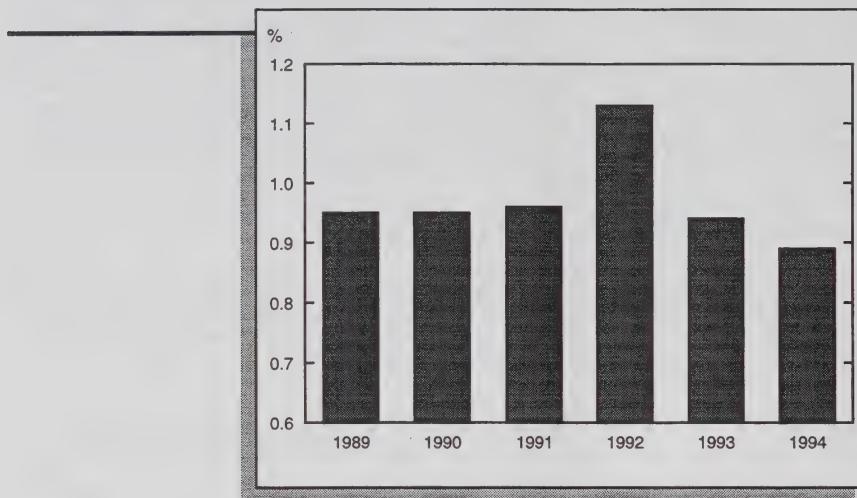


Figure 1.6

Ratio d'exploitation, 1989-1994

Financial Ratios

Table 1.8 shows some commonly used ratios. In order to fully evaluate the financial strength of the railway or any other industry these measures of liquidity and solvency should be analyzed in conjunction with the asset distribution and capital structure of the industry.

The **operating ratio**, the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses showed a tremendous improvement in 1994 to 0.89. This ratio was quite high at 0.95 in 1989 deteriorating to 1.13 in 1992. This peak reflected an abnormal increase in restructuring charges.

The **current ratio**, sometimes called the working capital ratio, measures the liquidity of the railways by their ability to pay current debts from current assets. The current ratio that had deteriorated to 0.67 in 1993, improved to 0.82 in 1994. The highest ratio of 0.95 was attained in 1991.

The **debt-asset ratio** is used as a measure of solvency and a measure of capital provided by creditors. The ratio of 0.42 shows that in 1994, creditors supplied 42% of the railways total finances compared to 34% in 1989.

The **debt-equity ratio**, another measure of solvency relates total liabilities to equity. This ratio improved slightly compared to last year, but was much higher than 0.49 attained in 1990.

Ratios financiers

Le tableau 1.8 présente des ratios courants. Pour évaluer en détail la vitalité financière du secteur ferroviaire ou de quelque autre secteur, les données relatives à la liquidité et à la solvabilité doivent être analysées de pair avec la répartition de l'actif et la structure des capitaux.

Le **ratio d'exploitation**, soit la proportion des recettes d'exploitation totales absorbée par les dépenses d'exploitation, a enregistré une amélioration considérable en 1994 pour se situer à 0,89. Ce ratio était passablement élevé (0,95) en 1989 et il s'est détérioré au point d'atteindre 1,13 en 1992. Ce sommet reflétait une augmentation anormale des coûts de restructuration.

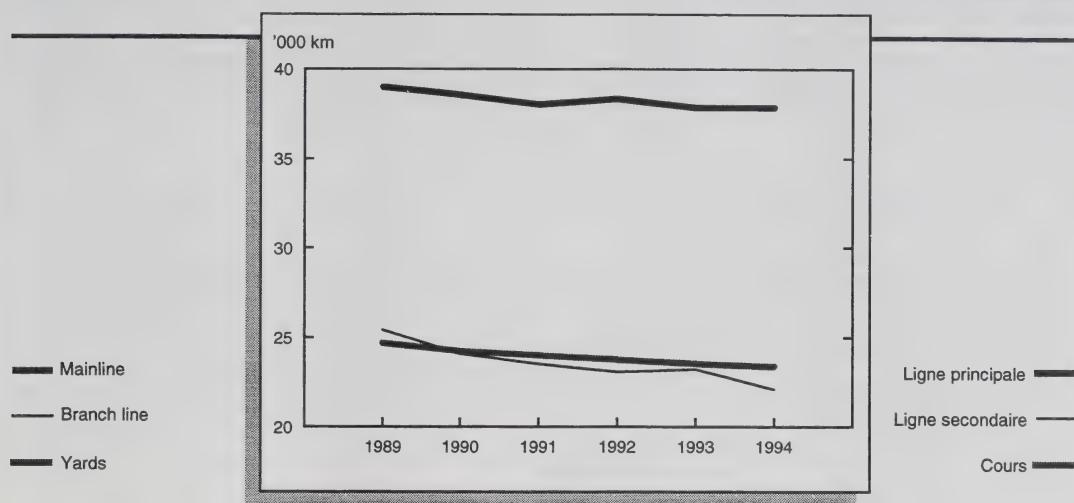
Le **ratio du fonds de roulement**, parfois appelé ratio de liquidité générale, mesure la capacité des sociétés ferroviaires de rembourser leurs dettes à court terme à même l'actif à court terme. Le ratio du fonds de roulement, qui s'était détérioré en 1993 pour se chiffrer à 0,67, s'est amélioré en 1994 et a atteint 0,82. Le ratio le plus élevé, soit 0,95, a été enregistré en 1991.

Le **ratio d'endettement** sert à mesurer la solvabilité et l'apport en capitaux des créanciers. Le ratio de 0,42 enregistré en 1994 révèle que les créanciers ont financé les sociétés dans une proportion de 42 %, contre 34 % en 1989.

Le **ratio d'autonomie financière**, une autre mesure de la solvabilité, établit le rapport entre le passif total et les capitaux propres. Ce ratio s'est légèrement amélioré par rapport à l'année précédente, mais il a nettement dépassé le niveau de 0,49 atteint en 1990.

Figure 1.7

Total Length of Track Operated, 1989-1994



Track Operated

As railways endeavoured to rationalize their lines, the length of track operated declined steadily. The total decrease was 6.5%, to 83 351 kilometres from 89 104 in 1989 due mainly to a decline in branch lines. Mainline track decreased by 2.9%, branch lines by 13.0% and yards, sidings and industrial track by 5.3%.

Figure 1.8

Summary of Freight Cars Inventory by Type, 1989-1994

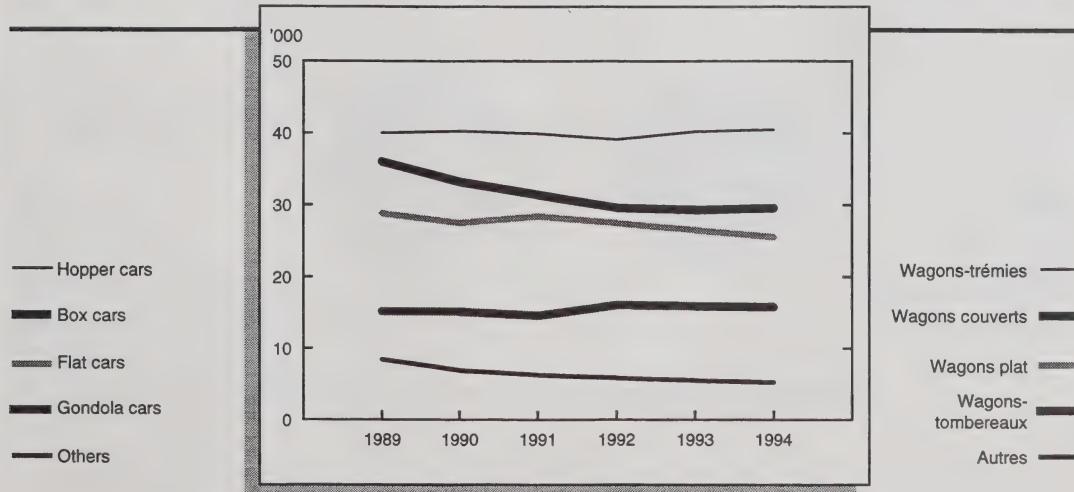


Figure 1.8

Sommaire de l'inventaire des wagons selon le genre, 1989-1994

Inventory of equipment

The inventory of freight cars by type is portrayed in figure 1.8, for the period 1989-1994. The total freight car fleet (in service) decreased by 9.4% during this period. All types of equipment decreased except hopper cars and gondola cars which increased 0.6% and 3.6%, respectively. Although intermodal activity has increased, it is a bit surprising to note that there was a decrease in the inventory of flat cars. Perhaps, it is due to multi-level stacking.

Inventaire du matériel

L'inventaire des wagons selon le type est présenté à la figure 1.8 pour les années 1989 à 1994. Le parc total de wagons (en service) a diminué de 9,4 % pendant cette période. Le nombre de wagons de tout type a régressé sauf des wagons-trémies et des wagons-tomberaux qui ont augmenté de 0,6 % et 3,6 %, respectivement. Bien que l'activité intermodale se soit intensifiée, il est un peu surprenant de constater que le nombre de wagons plats a diminué, en raison peut-être de l'utilisation de wagons à plusieurs niveaux de chargement.

Chapter 2

Financial and property accounts

Chapitre 2

Finances et comptes d'immobilisations

Operating Revenues and Expenses:

Canadian railways recorded a strong increase of 7.4% in their operating revenues in 1994 reaching \$7,510 million. This was a second consecutive increase preceded by 1.2% in 1993. Traffic volumes were up, boosting revenues while operating expenses increased only moderately (1.1%) resulting in an operating ratio of 0.89. This was an improvement over the ratio of 0.94 recorded in 1993. Traffic volumes were endorsed by the stronger economy at home, a good crop and strong international demand for grain.

Recettes et dépenses d'exploitation :

Les recettes d'exploitation des sociétés ferroviaires canadiennes ont enregistré une progression soutenue de 7,4 % en 1994, passant à 7 510 millions de dollars. Il s'agit de la deuxième hausse consécutive après celle de 1,2 % en 1993. L'accroissement des recettes a été stimulé par l'augmentation du trafic, et les dépenses d'exploitation ont connu une croissance modérée de 1,1 %. Le ratio d'exploitation de 0,89 s'est amélioré par rapport à 1993 (0,94). L'accroissement du trafic a été encouragé par la reprise de l'activité économique au Canada, l'abondance des récoltes et la forte demande de céréales sur les marchés internationaux.

Figure 2.1

Distribution of Operating Revenues by Source, 1993 and 1994



Figure 2.1

Répartition des recettes d'exploitation, selon la source, 1993 et 1994

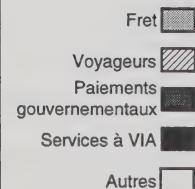
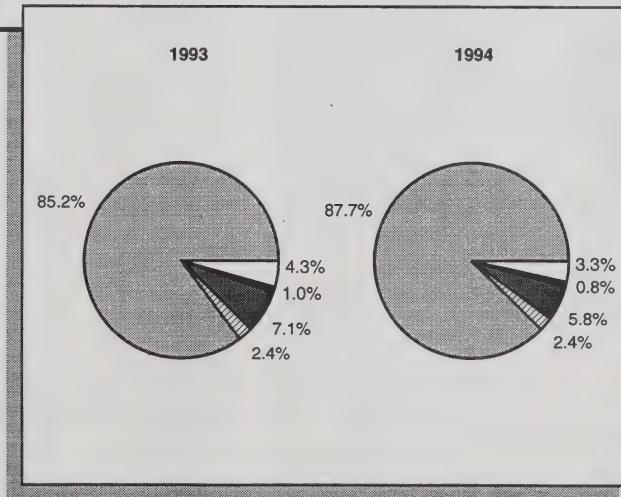


Table 2.1

Operating and Income Accounts, 1994

Item	Class I - Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
	\$'000		
Revenues			
Freight revenues	3,431,682	2,591,658	-
Passenger revenues	3,031	1,078	162,304
Miscellaneous rail revenues	104,745	102,261	4,258
Revenues from services for VIA	55,886	6,988	-
Government payments	94,486	33,109	274,685
Total operating revenues (rail)	3,689,830	2,735,094	441,247
Expenses			
Way and structures:			
Administration	69,587	65,578	-
Track and roadway - Maintenance	255,766	192,414	-
Track and roadway - Depreciation	107,178	68,017	-
Building - Maintenance	39,750	16,650	13,557
Building - Depreciation	25,203	12,789	12,739
Leasehold improvements - Amortization	319	1,256	6,906
Signals, communications and power - Maintenance	43,962	26,937	-
Signals, communications and power - Depreciation	34,534	11,425	-
Terminals and fuel stations - Maintenance	4,873	1,775	3
Terminals and fuel stations - Depreciation	3,235	2,661	-
Miscellaneous way and structures expenses	52,860	31,042	155
Special depreciation	(7,626)	(4,141)	-
Sub-total	629,641	426,403	33,360
Equipment:			
Administration	18,067	28,709	10,280
Locomotives - Maintenance and servicing	156,188	147,374	7,686
Locomotives - Depreciation	27,950	24,834	7,769
Freight cars - Maintenance	159,028	123,061	-
Freight cars - Depreciation	23,583	22,176	-
Passenger cars - Maintenance and servicing	1,590	1,083	64,693
Passenger cars - Depreciation	268	-	14,150
Intermodal equipment - Maintenance	27,652	15,459	-
Intermodal equipment - Depreciation	5,474	4,603	-
Work equipment and roadway machines - Maintenance	36,251	33,829	-
Work equipment and roadway machines - Depreciation	6,414	11,302	-
Other equipment - Maintenance	222	-	-
Other equipment - Depreciation	13,855	9,562	2,551
Equipment rents (net)	199,218	167,854	(498)
Miscellaneous equipment expenses	28,409	21,556	30
Special Depreciation	(1,899)	(10,325)	4,199
Sub-total	702,270	601,077	110,860
Rail operation:			
Administration	57,242	72,875	20,056
Train related expenses	509,423	428,039	101,743
Yard related expenses	177,643	172,266	2,690
Train control	26,247	12,675	-
Station and terminal operation	114,803	74,502	22,394
Other rail operations	32,993	14,002	2,240
Other transport modes	98,642	63,485	421
Equipment cleaning and specialized servicing	10,244	9,882	4,151
Casualties and claims	44,692	29,186	35
Miscellaneous operating expenses	101,315	4,206	4,012
Sub-total	1,173,244	881,118	157,742

Tableau 2.1

Compte d'exploitation et de revenue, 1994

Grand total - Total général			
Class I	Class II - III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II - III		
\$'000			
6,023,340	561,291	6,584,631	Recettes
166,413	13,620	180,033	Recettes tirées du transport des marchandises
211,264	36,972	248,236	Recettes tirées du transport des voyageurs
62,874	-	62,874	Recettes diverses (chemins de fer)
402,280	32,138	434,418	Recettes tirées des services, VIA
6,866,171	644,021	7,510,192	Paiements gouvernementaux
			Total des recettes
Depenses			
Voies et ouvrages:			
135,165	12,384	147,549	Administration
448,180	51,534	499,714	Voies et chemins de roulement - Entretien
175,195	32,182	207,377	Voies et chemins de roulement - Amortissement
69,957	8,013	77,970	Immeubles - Entretien
50,731	6,425	57,156	Immeubles - Amortissement
8,481	-	8,481	Améliorations locatives - Amortissement
70,899	6,245	77,144	Signaux, communications et énergie - Entretien
45,959	2,155	48,114	Signaux, communications et énergie - Amortissement
6,651	192	6,843	Terminals et postes de carburants - Entretien
5,896	95	5,991	Terminals et postes de carburants - Amortissement
84,057	12,467	96,524	Autres dépenses - voies et ouvrages
(11,767)	1,005	(10,762)	Amortissement spécial
1,089,404	132,697	1,222,101	Total partiel
Equipement:			
57,056	18,035	75,091	Administration
311,248	28,565	339,813	Locomotives - Entretien et réparation
60,553	3,006	63,559	Locomotives - Amortissement
282,089	28,747	310,836	Wagons - Entretien
45,759	2,455	48,214	Wagons - Depreciation
67,366	4,026	71,392	Voitures - Entretien et réparations
14,418	710	15,128	Voitures - Amortissement
43,111	(284)	42,827	Equipement intermodal - Entretien
10,077	97	10,174	Equipement intermodal - Amortissement
70,080	6,493	76,573	Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement - Entretien
17,716	2,321	20,037	Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement - Amortissement
222	2	224	Autres équipements - Entretien
25,968	1,024	26,992	Autres équipements - Amortissement
366,574	18,708	385,282	Locations de matériel
49,995	17,889	67,884	Autres dépenses de matériel
(8,025)	7,110	(915)	Amortissement spécial
1,414,207	138,904	1,553,111	Total partiel
Exploitation ferroviaire:			
150,173	19,981	170,154	Administration
1,039,205	85,260	1,124,465	Dépenses - chemins de fer
352,599	32,112	384,711	Dépenses - triage
38,922	4,521	43,443	Contrôle - chemins de fer
211,699	17,004	228,703	Opérations - gares et terminaux
49,235	2,652	51,887	Autre exploitation ferroviaire
162,548	3,915	166,463	Autres modes de transport
24,277	1,177	25,454	Nettoyage de l'équipement et réparations spéciales
73,913	4,571	78,484	Accidents et réclamations
109,533	12,801	122,334	Autres dépenses d'exploitation
2,212,104	183,994	2,396,098	Total partiel

Table 2.1

Operating and Income Accounts, 1994 - Concluded

Item	Class I - Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
\$'000			
General:			
Administration	395,899	239,936	94,462
Employee benefits	230,293	113,386	52,035
Taxes - other than on income	117,238	96,637	10,695
Other general expenses	18,287	9,681	42,943
Sub-total	761,717	459,640	200,135
Total expenses (rail)	3,266,872	2,368,238	502,097
Rail Operating Income (net)	422,958	366,856	(60,850)
Other income and charges	(142,093)	(82,785)	23,299
Net non rail revenue	447	5,310	-
Income before income taxes and extraordinary items	281,312	289,381	(37,551)
Income taxes	10,289	138,657	1,718
Net income before extraordinary items	271,023	150,724	(39,269)
Extraordinary items	-	-	-
Net income for the year	271,023	150,724	(39,269)

Operating Revenues by Source

In 1994, 87.7% of the operating revenues were generated from the transportation of freight. These amounted to \$6,585 million, a substantial increase of 10.5% from 1993.

The efforts to make passenger transport less dependent on government subsidies bore fruit as passenger transportation revenues increased by 6.8% while government payments decreased 13.1% in 1994. Miscellaneous revenues (such as revenues from switching) and those from services to VIA decreased by 17.0% and 4.0% respectively.

Operating Revenues by Carrier

In 1994, CN accounted for 49.1%, CP for 36.4%, VIA for 5.9% and other railways for the remaining 8.6% of the total operating revenues. The share of CP increased one percent at the expense of VIA while the shares of other carriers remained about the same as in 1993.

Recettes d'exploitation selon la source

En 1994, le transport de marchandises a représenté 87,7 % des recettes d'exploitation, soit \$6,585 millions, une substantiel hausse de 10,5 % par rapport à 1993.

Les efforts pour réduire la dépendance du transport des voyageurs à l'égard des subventions de l'État ont porté fruit, les recettes à ce titre ayant progressé de 6,8 % tandis que les paiements gouvernementaux ont diminué de 13,1 % en 1994. Les recettes diverses (telles que les recettes tirées des opérations de manœuvre) et les recettes provenant des services dispensés à VIA ont diminué de 17,0 % et 4,0 % respectivement.

Recettes d'exploitation selon le transporteur

En 1994, le CN a représenté 49,1 % des recettes d'exploitation totales, le CP, 36,4 %, VIA Rail, 5,9 %, et les autres sociétés ferroviaires, 8,6 %. La part du CP a augmenté de 1 % aux dépens de VIA, celles des autres transporteurs étant restées à peu près inchangées par rapport à 1993.

Tableau 2.1

Compte d'exploitation et de revenu, 1994 - fin

Grand total - Total général			
Class I	Class II - III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II - III		
\$'000			
730,297	43,780	774,077	Frais généraux:
395,714	14,592	410,306	Administration
224,570	7,194	231,764	Avantages sociaux accordés aux employés
70,911	18,793	89,704	Impôts - sauf impôts sur le revenu
1,421,492	84,359	1,505,851	Autres frais généraux
			Total partiel
6,137,207	539,955	6,677,162	Total des dépenses des chemin de fer
728,964	104,066	833,030	Revenu net d'exploitation (ferroviaire)
(201,579)	(85,395)	(286,974)	Autres revenus et charges
5,757	-	5,757	Autres recettes nettes
533,142	18,671	551,813	Revenu avant impôt et postes extraordinaires
150,664	25,018	175,682	Impôts sur le revenu
382,478	(6,347)	376,131	Bénéfice net avant postes extraordinaires
-	(5,504)	(5,504)	Postes extraordinaires
382,478	(11,851)	370,627	Revenu net pour l'année

Canadian National

CN's operating revenues which had been decreasing steadily since 1991, jumped 8.0% in 1994 reaching 3,690 million in 1994. CN benefited from an exceptionally large volume of grain traffic due to the combination of a good crop and strong international demand for grain.

Freight transportation accounted for 93.0% of CN's operating revenues, the remaining 7.0% were: miscellaneous revenues (2.8%), government payments (2.6%), revenues for services to VIA (1.5%), and passenger revenues (0.1%).

Overall, CN accounted for 52.1% of freight revenues, 1.7% of passenger revenues, 42.2% of miscellaneous revenues, 88.9% of the revenues received from services to VIA, and 21.8% of government payments.

Canadian Pacific

CP's operating revenues of \$2,735 million in 1994, were up 10.4% compared to 1993. CP recorded a higher growth than CN. The increase in revenues in 1994 were the result of a higher traffic in most commodities particularly grain and potash.

Le Canadien National

Les recettes d'exploitation du CN, qui avaient constamment diminué depuis 1991, se sont accrues de 8,0 % en 1994 pour atteindre 3,690 millions de dollars. Le CN a enregistré un trafic céréalier exceptionnel sous l'effet combiné de l'abondance des récoltes et de la forte demande de céréales à l'échelle internationale.

Les recettes du transport de marchandises ont représenté 93,0 % des recettes d'exploitation du CN. Le reste des recettes, soit 7,0 % est réparti comme suit : 2,8 % en recettes diverses, 2,6 % en paiements gouvernementaux, 1,5 % en recettes tirées des services offerts à VIA Rail, et 0,1 % en recettes tirées du transport de voyageurs.

Dans l'ensemble, le CN a figuré pour 52,1 % des recettes du transport de marchandises, 1,7 % des recettes du transport de voyageurs, 42,2 % des recettes diverses, 88,9 % des recettes tirées des services offerts à VIA Rail et 21,8 % des paiements gouvernementaux.

Le Canadien Pacifique

Les recettes d'exploitation du CP se sont chiffrées à 2,735 millions de dollars en 1994, soit une progression de 10,4 % comparativement à 1993. La hausse des recettes d'exploitation de ce transporteur a été supérieure à celle du CN. Les gains enregistrés en 1994 ont été attribuables à la hausse du trafic de la plupart des marchandises, en particulier les céréales et la potasse.

The breakdown of CP's total operating revenues in 1994 was: freight revenues 94.8%, miscellaneous rail revenues 3.7%, government payments 1.2% and 0.3% revenues from services to VIA and passenger revenues.

In terms of overall share, CP generated 39.4% of the total freight revenues, 41.2% of total miscellaneous rail revenues, 11.1% of total revenues from services to VIA, 7.6% of total government payments and 0.6% of passenger revenues.

VIA Rail

VIA's passenger revenues increased by 6.8% to \$162 million in 1994. However, the total operating revenues decreased 8.1% due to a cut back in government payments to \$274.7 million in 1994 from \$323.6 million in 1993. The passenger revenues of VIA increased for the fourth consecutive year (2.4% in 1991, 2.9% in 1992 and 7.5% in 1993) after its services were reduced drastically in 1990.

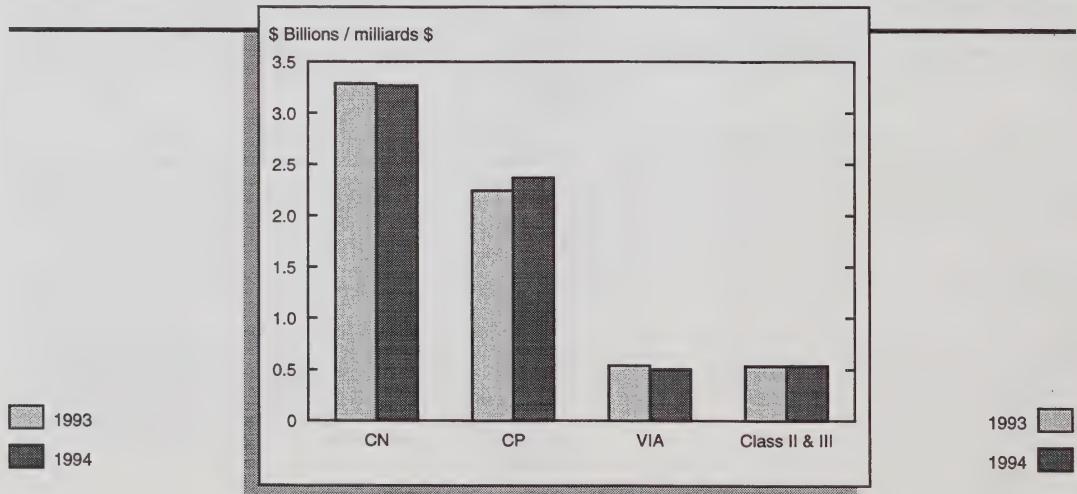
VIA earned 90.2% of total passenger revenues, received 63.2% of total government payments and generated 1.7% of all miscellaneous rail revenues.

Class II and III Carriers

The Class II and III carriers also benefited from the improved economic conditions in 1994 recording an increase of 4.1% in their operating revenues to attain \$644 million.

Figure 2.2

Operating Expenses by Carrier, 1993 and 1994



Class II and III railways accounted for 8.5% of freight revenues, 7.6% of passenger revenues and 7.4% of government payments. Class II and III railways in aggregate represented 14.9% of miscellaneous revenues.

Les transporteurs de la catégorie II et III ont figuré pour 8,5 % des recettes du transport de marchandises, 7,6 % des recettes du transport de voyageurs et 7,4 % des paiements gouvernementaux. Dans l'ensemble, les transporteurs des catégories II et III ont représenté 14,9 % des recettes diverses.

Operating Expenses by Source

Total operating expenses in 1994 increased by a modest 1.1%. The expenses are broken into four main categories: rail operations; equipment; general expenses; and ways and structures.

Rail Operations

Rail operations account for the highest proportion of operating expenses. In 1994, this proportion was 35.9%. These expenses increased by 5.6% to \$2,396 million.

Equipment

The second highest category, equipment expenses accounted for 23.3%. These expenses increased 1.8% to \$1,553 million in 1994.

Dépenses d'exploitation selon la source

En 1994 les dépenses d'exploitation ont augmenté légèrement (1,1 %). Ces dépenses sont réparties en quatre catégories principales : l'exploitation ferroviaire; le matériel; les frais généraux et les voies et les ouvrages.

Exploitation ferroviaire

L'exploitation ferroviaire compte pour la part la plus élevée des dépenses d'exploitation. En 1994, celles-ci ont augmenté de 5,6 % pour atteindre 2,396 millions de dollars.

Matériel

Les dépenses au titre du matériel, qui figurent pour le deuxième poste de dépenses en importance, ont représenté 23,3 % des dépenses d'exploitation totales. Ces dépenses ont augmenté de 1,8 % pour atteindre 1,553 million de dollars en 1994.

Figure 2.3

Operating Ratio by Carrier, 1993 and 1994

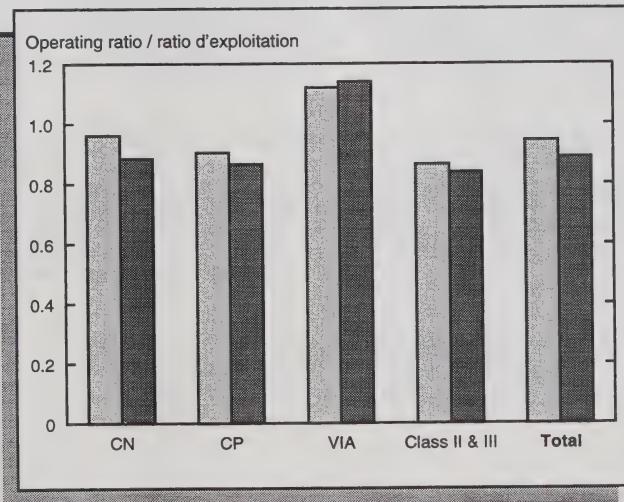


Figure 2.3

Ratio d'exploitation selon le transporteur, 1993 et 1994



General Expenses

General expenses, at \$1,506 million were not far behind equipment expenses comprising 22.6% of total operating expenses in 1994. These expenses declined 1.7% in 1994 after having been on a roller coaster ride in the past few years. In 1991 and 1992, the two major railways had undertaken a major restructuring of their operations. They charged their associated non-recurring expenses to general expenses. As a result these expenses had jumped 16.6% in 1991 and 50.5% in 1992. With the return towards normal levels these expenses had decreased 57.5% in 1993.

Ways and Structures

Ways and structures at \$1,222 million were the smallest category of operating expenses accounting for 18.3% of the total in 1994. These expenses decreased by 4.4%.

Operating Ratio by Carrier

The operating ratio depicts the proportion of operating revenues used up by the operating expenses. High traffic volumes in 1994 combined with a moderate increase in operating expenses resulted in a notable improvement in the operating ratio to 0.89 from 0.94 in 1993.

This ratio for CN was 0.89, an improvement from 0.96 in 1993. CP showed a better ratio than CN at 0.87 in 1994 (0.91 in 1993). The operating ratio of Class II and III railways also improved from 0.86 to 0.84 in 1994. Despite government subsidies, VIA has been unable to meet its operating expenses out of its operating revenues, as shown by the ratio of 1.14 in 1994 and 1.13 in 1993.

Balance Sheet and Property Accounts

Total assets increased by 2.0% from \$13.4 billion in 1993 to \$13.7 billion in 1994. CN accounted for \$6.7 billion or 49.3% of the total, CP for \$4.6 billion or 33.5%, VIA for \$0.8 billion or 5.8% and all other railways for \$1.6 billion or 11.4%.

The value of property accounts for land, ways and structures, and equipment at the end of 1994 was \$19.3 billion, excluding miscellaneous property accounts. Ways and structures accounted for 72.0%, equipment for 26.5% and land for 1.5% of the total value.

Frais généraux

Les frais généraux, qui se sont établis à 1,506 million de dollars en 1994, ont été presque aussi élevés que les dépenses au titre du matériel. Leur part des dépenses d'exploitation totales s'est chiffrée à 22,6 % en 1994, soit une baisse de 1,7 %, après quelques années de fluctuations prononcées. En 1991 et 1992, les deux principales sociétés ferroviaires avaient entrepris une vaste restructuration de leurs opérations. Les dépenses non récurrentes engagées à ce titre avaient été imputées au poste des frais généraux. Ces dépenses avaient ainsi grimpé de 16,6 % en 1991 et de 50,5 % l'année suivante. Le retour aux niveaux habituels a entraîné un fléchissement de ces dépenses de 57,5 % en 1993.

Voies et ouvrages

Les dépenses au titre des voies et ouvrages se sont élevées à 1,222 million de dollars en 1994, soit la part la moins élevée des dépenses d'exploitation (18,3 %). Ces dépenses ont marqué une diminution de 4,4 %.

Ratio d'exploitation selon le transporteur

Le ratio d'exploitation correspond à la part des recettes d'exploitation absorbée par les dépenses d'exploitation. Le volume élevé du trafic en 1994, de même que la croissance modérée des dépenses d'exploitation, ont entraîné une amélioration appréciable du ratio d'exploitation qui est passé de 0,94 en 1993 à 0,89 en 1994.

Dans le cas du CN, ce ratio s'est établi à 0,89 alors qu'il avait atteint 0,96 en 1993. Le CP a affiché un meilleur ratio, soit 0,87 (contre 0,91 en 1993). Le ratio d'exploitation des sociétés ferroviaires des catégories II et III s'est également amélioré, passant de 0,86 en 1993 à 0,84 en 1994. En dépit des subventions gouvernementales, VIA a été incapable de pourvoir à ses dépenses d'exploitation à même ses recettes d'exploitation, son ratio d'exploitation étant passé de 1,13 en 1993 à 1,14 un an plus tard.

Bilan et comptes d'immobilisations

L'actif total a augmenté de 2,0 %, passant ainsi de \$13.4 milliards en 1993 à \$13,7 milliards en 1994. Le CN en a représenté \$6,7 milliards (ou 49,3 % du total), le CP, \$4,6 milliards (ou 33,5 % du total), VIA Rail, \$0,8 milliard (ou 5,8 % du total) et les autres transporteurs ferroviaires, \$1,6 milliard (ou 11,4 % du total).

La valeur des comptes d'immobilisations pour les terrains, les voies et les ouvrages, et le matériel s'est chiffrée à \$19,3 milliards en 1994, les immobilisations diverses étant exclues. Les voies et les ouvrages ont figuré pour 72,0 % de la valeur totale, le matériel, pour 26,5 %, et les terrains, pour 1,5 %.

Figure 2.4 depicts the breakdown of the \$13.9 billion in property accounts for ways and structures and the \$5.1 billion in equipment registered at the end of 1993. Track and roadway accounted for 77.6% of the total value of ways and structures while rolling stock represented 74.4% of the value of the equipment.

CN accounted for 51.0% of track and roadway, CP for 33.1% and Class II and III railways for 15.9%.

CN represented 47.2% of the total value of the industry's rolling stock, CP for 33.9%, VIA for 14.0% and other railways the remaining 4.9%.

La figure 2.4 fournit la ventilation du poste des voies et des ouvrages (\$13,9 milliards) et du poste du matériel (\$5,1 milliards) à la fin de 1994. Les voies et les chemins de roulement ont représenté 77,6 % de la valeur totale des voies et des ouvrages, tandis que le matériel roulant a représenté 74,4 % de la valeur du matériel.

Le CN a compté pour 51,0 % du poste des voies et des chemins de roulement, le CP, pour 33,1 %, et les transporteurs des catégories II et III, pour 15,9 %.

Le CN a représenté 47,2 % de la valeur totale du matériel roulant du secteur, le CP, 33,9 %, VIA Rail, 14,0 %, et les autres transporteurs ferroviaires, 4,9 %.

Figure 2.4

Property Accounts by Major Categories, 1994

Ways and structures	
Track and roadway	79.3%
Buildings and related mach. & equip.	8.1%
Signals, communication	11.4%
Other	1.2%
Equipment	
Rolling stock	74.4%
Work equip. & roadway machines	20.7%
Intermodal and other	4.9%

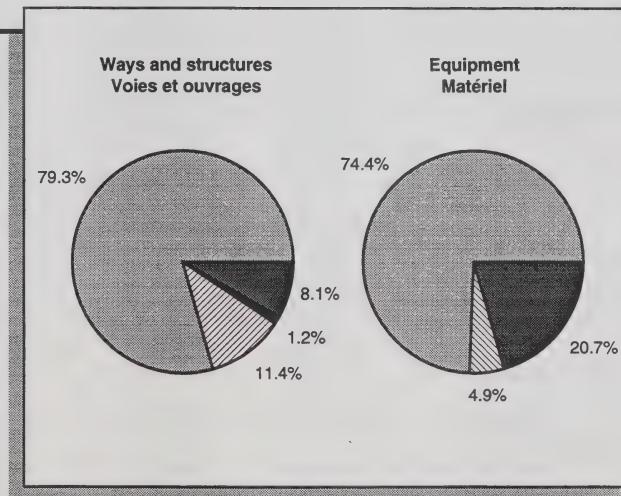


Figure 2.4

Compte d'immobilisation selon les principales catégories, 1994

Voies et ouvrages	
Voies et chemins de roulement	79.3%
Bâtiments, machines, et matériel	8.1%
Signaux, communications, et énergie	11.4%
Autres	1.2%
Matériel	
Matériel roulant	74.4%
Matériel de travaux et machinerie	20.7%
Matériel intermodal et autres	4.9%

Table 2.2

Balance Sheet, 1994

Item	Class I - Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
	\$'000		
Current assets			
Cash	-	-	2,549
Temporary Investments	-	-	18,375
Accounts receivable, trade	469,089	156,673	2,505
Other accounts receivable	125,992	99,172	81,466
Sub-total	595,081	255,845	83,971
Allowance for doubtful accounts (Cr.)	28,425	12,741	451
Material and supplies	166,632	157,440	18,970
Prepaid expenses	1,472	1,385	5,165
Other current assets	37,268	101,885	12,879
Total current assets	772,028	503,814	141,458
Non-current assets			
Segregated assets			
Long-term accounts receivable	9,004	41,365	4,121
Long-term investments	45,000	6,795	2,001
Long-term intercorporate investments	30,862	78,361	-
Construction in progress	98,318	22,370	23,410
Property	9,732,138	6,271,351	1,025,126
Accumulated depreciation - property (Cr.)	3,988,181	2,456,119	412,040
Deferred Charges	19,225	115,072	3,122
Intangible assets	24,779	936	-
Retired property	-	(2,986)	3,555
Total non-current assets	5,971,145	4,077,145	649,295
Total Assets	6,743,173	4,580,959	790,753
Current liabilities			
Bank loans	-	-	-
Loans from Government of Canada	-	-	-
Accounts payable	161,837	205,477	5,306
Accrued liabilities	674,433	231,844	93,648
Notes and other loans payable	-	-	-
Income and other taxes payable	56,346	39,393	4,287
Dividends payable	-	-	-
Deferred revenue	21,289	61,670	4,963
Long-term debt maturing within 12 months	-	-	-
Lease obligations due within one year	-	6,727	-
Other current liabilities	11,378	109,756	78
Total current liabilities	925,283	654,867	108,282
Non-current liabilities			
Deferred liabilities	886,931	333,099	48,086
Deferred income taxes (non-current)	-	665,274	-
Long-term debt	-	-	-
Lease obligations	-	15,703	-
Other deferred credits - long term	-	68,447	473
Minority shareholders' interest in subsidiary companies	-	-	-
Donations and grants	363,749	263,375	-
Investment tax credits	10,253	67,591	7,009
Total non-current liabilities	1,260,933	1,413,489	55,568
Shareholders' equity			
Share capital	-	-	9,300
Contributed surplus	188,887	153,693	682,559
Retained earnings	(62,079)	-	(64,956)
Net investment in rail assets	4,430,149	2,358,910	-
Total shareholders' equity	4,556,957	2,512,603	626,903
Total liabilities and shareholders' equity	6,743,173	4,580,959	790,753

Tableau 2.2

Bilan, 1994

Grand total - Total général			
Class I Catégorie I	Class II - III Catégorie II - III	Total	Détail
\$'000			
			Disponibilités
2,549	10,428	12,977	Encaisse
18,375	13,995	32,370	Placements temporaires
628,267	58,816	687,083	Comptes à recevoir, commerce
306,630	42,499	349,129	Autres comptes à recevoir
934,897	101,315	1,036,212	Total partiel
			Allocation pour créances douteuses (cr.)
41,617	5,536	47,153	Matériaux et approvisionnements
343,042	42,129	385,171	Frais payés d'avances
8,022	6,220	14,242	Autres disponibilités
152,032	8,286	160,318	Total - disponibilités
1,417,300	176,837	1,594,137	
			Actif non exigible a court terme
-	82	82	Actifs réservés
54,490	115	54,605	Comptes à recevoir à long terme
53,796	10,054	63,850	Placements à long terme
109,223	4,035	113,258	Placements à long terme intersociétés
144,098	24,361	168,459	Construction en cours
17,028,615	2,049,771	19,078,386	Immeubles
6,856,340	735,734	7,592,074	Amortissement accumulé - Immeubles (cr.)
137,419	18,980	156,399	Frais différés
25,715	14,745	40,460	Valeurs impondérables
569	213	782	Immeubles hors de service
10,697,585	1,386,622	12,084,207	Total actif non exigible a court terme
12,114,885	1,563,459	13,678,344	Total actifs
			Passif exigible a court terme
-	6,839	6,839	Emprunts bancaires
-	-	-	Emprunts du gouvernement du Canada
372,620	113,634	486,254	Comptes a payer
999,925	33,682	1,033,607	Frais courus
-	-	-	Effets et autres emprunts a payer
100,026	5,593	105,619	Impôts sur le revenu et autres impôts a payer
-	-	-	Dividendes a payer
87,922	2,586	90,508	Revenus différés
-	1,213	1,213	Dette a long terme venant a échéance dans les 12 mois
6,727	3,136	9,863	Contrats de location échéant au cours de l'année
121,212	87,041	208,253	Autres passifs exigibles a court terme
1,688,432	253,724	1,942,156	Total - Passif exigible a court terme
			Passif non exigible a court terme
1,268,116	31,727	1,299,843	Passif différé
665,274	3,031	668,305	Impôts sur le revenu différés (non exigibles a court terme)
-	926,838	926,838	Dettes a long terme
15,703	23,120	38,823	Termes de bail
68,920	137,834	206,754	Autres crédits différés - à long terme
-	-	-	Intérêts à des actionnaires minoritaires de filiales
627,124	4,637	631,761	Dons de charité et contributions
84,853	-	84,853	Crédits d'impôt à l'investissement
2,729,990	1,127,187	3,857,177	Total - Passif non exigible a court terme
			Avoirs des actionnaires
9,300	141,971	151,271	Capital - Actions
1,025,139	92,784	1,117,923	Surplus d'apport
(127,035)	(90,431)	(217,466)	Benefices non répartis
6,789,059	38,224	6,827,283	Placements nets dans des actifs ferroviaires
7,696,463	182,548	7,879,011	Total - Avoirs des actionnaires
12,114,885	1,563,459	13,678,344	Total passif et avoires des actionnaires

Table 2.3

Summary of Property Accounts, Assets and Accumulated Depreciation, 1994

Item	Class I - Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadian National	Canadian Pacific	
Land:			\$'000
Balance at beginning of year	116,883	122,142	4,486
Balance at end of year	117,132	121,790	4,676
Accumulated Depreciation	...	...	...
Net book value	...	...	...
Ways and Structures:			
Track and roadway			
Balance at beginning of year	5,325,352	3,529,422	-
Balance at end of year	5,504,732	3,570,750	-
Accumulated Depreciation	1,869,185	1,168,770	-
Net book value	3,635,547	2,401,980	-
Buildings and related machinery and equipment			
Balance at beginning of year	700,938	385,462	242,472
Balance at end of year	711,584	401,507	248,271
Accumulated Depreciation	354,192	142,035	105,004
Net book value	357,392	259,471	143,267
Leasehold improvements			
Balance at beginning of year	4,996	12,119	140,138
Balance at end of year	4,996	15,011	145,536
Accumulated Depreciation	2,997	9,818	71,033
Net book value	1,998	5,194	74,504
Signals, communications and power			
Balance at beginning of year	715,390	281,774	-
Balance at end of year	737,510	288,976	-
Accumulated Depreciation	421,983	143,497	-
Net book value	315,526	145,479	-
Terminals and fuel stations			
Balance at beginning of year	147,564	130,099	-
Balance at end of year	148,888	137,886	-
Accumulated Depreciation	31,331	35,473	-
Net book value	117,557	102,413	-
Total, Ways and Structures			
Balance at beginning of year	6,894,240	4,338,876	382,610
Balance at end of year	7,107,710	4,414,130	393,808
Accumulated Depreciation	2,679,689	1,499,593	176,037
Net book value	4,428,021	2,914,537	217,771
Equipment:			
Rolling stock - revenue service			
Balance at beginning of year	1,684,562	1,271,045	537,025
Balance at end of year	1,793,518	1,289,913	530,807
Accumulated Depreciation	848,080	714,741	214,571
Net book value	945,439	575,172	316,236
Intermodal equipment			
Balance at beginning of year	137,994	68,794	-
Balance at end of year	166,483	82,146	-
Accumulated Depreciation	88,386	44,803	-
Net book value	78,097	37,343	-
Work equipment and roadway machines			
Balance at beginning of year	383,079	280,386	-
Balance at end of year	391,633	281,725	-
Accumulated Depreciation	295,282	129,175	-
Net book value	96,350	152,550	-

Tableau 2.3

Annexe sommaire des comptes d'immobilisations, actifs et amortissement accumulé, 1994

Grand total - Total général			
Class I	Class II - III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II - III		
\$'000			
			Terrains:
243,511	51,417	294,928	Solde en début d'année
243,598	48,630	292,228	Solde en fin d'année
...	...	...	Amortissement accumulé
...	...	...	Valeur comptable, nette
			Voies et ouvrages:
			Voies et chemains de roulement
8,854,775	1,696,973	10,551,748	Solde en début d'année
9,075,482	1,717,753	10,793,235	Solde en fin d'année
3,037,955	562,304	3,600,259	Amortissement accumulé
6,037,527	1,155,449	7,192,977	Valeur comptable, nette
			Batiments, machines et matériel
1,328,871	190,806	1,519,677	Solde en début d'année
1,361,362	193,042	1,554,404	Solde en fin d'année
601,232	68,306	669,538	Amortissement accumulé
760,130	124,736	884,866	Valeur comptable, nette
			Améliorations locatives
157,253	-	157,253	Solde en début d'année
165,543	-	165,543	Solde en fin d'année
83,848	-	83,848	Amortissement accumulé
81,696	-	81,696	Valeur comptable, nette
			Signaux, communications et énergie
997,164	80,083	1,077,247	Solde en début d'année
1,026,486	77,026	1,103,512	Solde en fin d'année
565,481	36,248	601,729	Amortissement accumulé
461,005	40,778	501,782	Valeur comptable, nette
			Terminaux et postes de carburants
277,663	7,264	284,928	Solde en début d'année
286,775	7,098	293,872	Solde en fin d'année
66,805	3,934	70,739	Amortissement accumulé
219,970	3,164	223,134	Valeur comptable, nette
			Total, Voies et Chemins de Roulement
11,615,727	1,975,126	13,590,853	Solde en début d'année
11,915,648	1,994,919	13,910,566	Solde en fin d'année
4,355,319	670,793	5,026,112	Amortissement accumulé
7,560,328	1,324,126	8,884,454	Valeur comptable, nette
			Equipment:
			Materiel roulant - service payant
3,492,632	204,620	3,697,252	Solde en début d'année
3,614,239	187,859	3,802,097	Solde en fin d'année
1,777,392	112,955	1,890,347	Amortissement accumulé
1,836,847	74,904	1,911,750	Valeur comptable, nette
			Equipment intermodal
206,788	5,929	212,717	Solde en début d'année
248,629	2,462	251,091	Solde en fin d'année
133,189	(11,521)	121,668	Amortissement accumulé
115,440	13,983	129,423	Valeur comptable, nette
			Materiel de travaux et machinerie pour chemins de roulement
663,465	60,277	723,743	Solde en début d'année
673,358	61,162	734,520	Solde en fin d'année
424,458	40,543	465,000	Amortissement accumulé
248,900	20,619	269,520	Valeur comptable, nette

Table 2.3

Summary of Property Accounts, Assets and Accumulated Depreciation, 1994 - Concluded

Item	Class I - Catégorie I			\$'000	
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail		
	Canadien National	Canadien Pacifique			
Other Equipment					
Balance at beginning of year	116,909	87,099		89,081	
Balance at end of year	125,521	91,017		95,835	
Accumulated Depreciation	76,744	38,949		21,432	
Net book value	48,777	52,068		74,403	
Total, Equipment					
Balance at beginning of year	2,322,544	1,707,324		626,105	
Balance at end of year	2,477,155	1,744,802		626,642	
Accumulated Depreciation	1,308,492	927,668		236,003	
Net book value	1,168,663	817,133		390,639	
Total					
Balance at beginning of year	9,333,667	6,168,343		1,013,201	
Balance at end of year	9,701,997	6,280,722		1,025,126	
Accumulated Depreciation	3,988,181	2,427,262		412,040	
Net book value	5,596,684	3,731,670		608,409	
Miscellaneous Property Accounts					
Balance at beginning of year	35,272	67,349		-	
Balance at end of year	30,142	63,226		-	
Accumulated Depreciation	...	...		...
Net book value	...	...		...

Tableau 2.3

Annexe sommaire des comptes d'immobilisations, actifs et amortissement accumulé, 1994 - fin

Grand total - Total général

Class I Catégorie I	Class II - III Catégorie II - III	Total	Détail
\$'000			
293,088	9,137	302,225	Autres équipements
312,373	8,175	320,548	Solde en début d'année
137,125	5,243	142,368	Solde en fin d'année
175,248	2,931	178,179	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
4,655,973	279,964	4,935,937	Total, Equipment
4,848,599	259,657	5,108,256	Solde en début d'année
2,472,164	147,220	2,619,384	Solde en fin d'année
2,376,435	112,437	2,488,872	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
16,515,211	2,306,507	18,821,719	Total
17,007,844	2,303,206	19,311,050	Solde en début d'année
6,827,483	818,013	7,645,496	Solde en fin d'année
9,936,763	1,436,563	11,373,326	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
102,621	2,183	104,804	Compte d'immobilisations
93,368	2,084	95,451	Solde en début d'année
...	...	...	Solde en fin d'année
...	...	...	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette

Chapter 3

Operating and Fuel Statistics

Chapitre 3

Statistiques sur l'exploitation et le carburant

Track Operated

The Canadian railways operated 83 351 km of track at the end of 1994, a decrease of 1.5% compared to 1993. The reduction was mainly in branch lines.

The 1994 track consisted of 45.4% of mainline, 26.5% of branch line and the remaining 28.1% of yards, industrial tracks and siding.

In order to avoid duplication, the length of track operated by VIA is not reflected in tables 3.1, 3.2, and 3.3, as it runs mostly on track operated by other railways. The length of track on which VIA operated in 1994, is shown below:

Nova Scotia	236 km
New Brunswick	660 km
Québec	2 609 km
Ontario	3 944 km
Manitoba	2 272 km
Saskatchewan	966 km
Alberta	681 km
British Columbia	2 133 km
United States	328 km
Total	13 829 km

Carrier Shares

Canadian National and Canadian Pacific railways account for 89.4% of owned track: 84.9% of mainline; 96.7% of branch lines and 89.9% of yards, industrial track and sidings.

They also accounted for 78.3% of lines jointly owned or operated under lease, contract or trackage rights: 65.8% of mainline; 90.6% of branch lines and 82.5% of yards, industrial track and sidings.

CN operated 44 796 km of track, of which 91.1% was owned and 8.9% was leased or jointly owned. CP operated 28 152 km of track, of which 74.4% was owned and 25.6% that was leased or jointly owned.

Class II and III railways operated 10 403 km of track (12.5% of the total), 29.9% of which was leased.

Voies exploitées

Les sociétés ferroviaires canadiennes exploitaient 83 351 km de voies à la fin de 1994, soit 1,5 % de moins qu'en 1993. La réduction a touché surtout les embranchements.

En 1994, 45,4 % des voies étaient des lignes principales, 26,5 %, des embranchements, et 28,1 %, des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement.

Pour éviter le double compte, la longueur des voies exploitées par VIA Rail n'est pas comprise dans les tableaux 3.1, 3.2 et 3.3 car cette société exploite principalement des voies appartenant à d'autres sociétés ferroviaires. On peut constater ci-après la longueur des voies exploitées par Via Rail en 1994 :

Nouvelle-Écosse	236 km
Nouveau-Brunswick	660 km
Québec	2 609 km
Ontario	3 944 km
Manitoba	2 272 km
Saskatchewan	966 km
Alberta	681 km
Colombie-Britannique	2 133 km
États-Unis	328 km
Total	13 829 km

Parts des transporteurs

Ensemble, le Canadien National et le Canadien Pacifique ont représenté 89,4 % de la longueur des voies exploitées en propriété, 84,9 % de celle des lignes principales, 96,7 % de celle des embranchements et 89,9 % de celle des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement.

Ces sociétés ont également figuré pour 78,3 % des lignes exploitées en copropriété ou à bail, par contrat ou droit de passage, dont 65,8 % étaient des lignes principales, 90,6 %, des embranchements, et 82,5 %, des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement.

Le CN a exploité 44 796 km de voies, dont 91,1 % en propriété et 8,9 % à bail et en copropriété. Le CP a exploité 28 152 km de voies, dont 74,4 % en propriété, et 25,6 %, à bail ou en copropriété.

Les sociétés ferroviaires des catégories II et III ont exploité pour leur part 10 403 km de voies (12,5 % de la longueur totale), dont 29,9 % étaient exploitées à bail.

Table 3.1

Length of Track Operated at December 31, 1994

Item - Détail	Class I - Catégorie I				Total			
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Classes II & III	Total		
	Canadien National	Canadien Pacific		Catégorie I	Catégories II & III			
kilometres - kilomètres								
Line owned - Voies appartenant:								
Mainline - Ligne principale	18 827	8 959	-	27 786	4 931	32 718		
Branch line - Ligne secondaire	11 457	6 977	-	18 434	620	19 055		
Yards - Cours	10 511	5 000	-	15 512	1 737	17 249		
Total	40 796	20 937	-	61 733	7 289	69 021		
Line operated under lease, contract, trackage rights or jointly owned - Voies exploitées à bail, contrat, droits de réseau ou propriété conjointe:								
Mainline - Ligne principale	907	2 470	-	3 377	1 757	5 134		
Branch line - Ligne secondaire	35	2 737	-	2 773	287	3 060		
Yards - Cours	3 057	2 008	-	5 065	1 070	6 136		
Total	4 000	7 215	-	11 215	3 115	14 330		
Grand Total - Track operated - Total général - Voies exploitées	44 796	28 152	-	72 948	10 403	83 351		

Figure 3.1

Length of Track 1994



 CN

CP

Class II & III

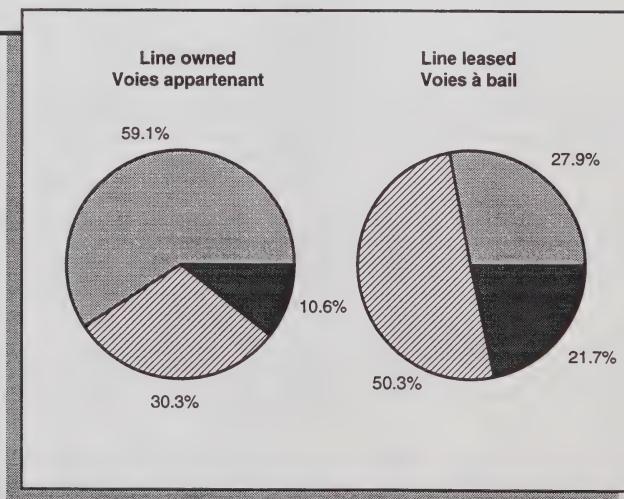
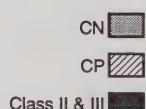


Figure 3.1

Longueur des voies, 1994



 CN

CP

Class II & III

Mainline Track Operated by Province and Territory

Mainline track by area of operation is shown in table 3.2. The province of Ontario accounted for most of the mainline track operated at 35.6%, followed by British Columbia with 18.6%. CN operated an extension of 150 km of track into the United States. There is no mainline track in Prince Edward Island, Yukon and the Northwest Territories. The Class II and III railways operated 6 688 km of mainline track, mostly in the provinces of Quebec, Ontario and British Columbia.

Lignes principales exploitées, selon la province ou le territoire

Les lignes principales exploitées selon la région d'activité sont présentées au tableau 3.2. La province d'Ontario avait à son compte la plupart des lignes principales avec 35,6 %, suivie de la Colombie-Britannique avec 18,6 %. Le CN avait un prolongement de 150 km de voies aux États-Unis. Il n'existe pas de ligne principale à l'Île-du-Prince-Édouard, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest. Les transporteurs des catégories II et III ont exploité 6 688 km de lignes principales, situées surtout au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique.

Table 3.2

Length of Mainline Track Operated by Area at December 31, 1994

Tableau 3.2

Longueur de la voie principale par région au 31 décembre 1994

Area - Région	Class I - Catégorie I			Total		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Classes II & III	Total
	Canadien National	Canadien Pacific		Catégorie I	Catégories II & III	
kilometres - kilomètres						
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	-	240	240
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	673	-	-	673	30	704
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	949	-	-	949	-	949
Quebec	2 707	560	-	3 266	984	4 250
Ontario	6 606	4 470	-	11 076	2 409	13 485
Manitoba	1 646	1 111	-	2 756	117	2 874
Saskatchewan	1 913	1 799	-	3 712	-	3 712
Alberta	2 701	1 744	-	4 445	-	4 445
British Columbia - Colombie-Britannique	2 390	1 745	-	4 135	2 907	7 042
Yukon	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	-	-	-	-	-	-
United States - États-Unis	150	-	-	150	-	150
Total	19 734	11 429	-	31 164	6 688	37 852

Fuel and Power Consumed by Motive Equipment

Railways mostly use diesel oil with 2.0 billion litres consumed in 1994, a 3.8% increase from the amount consumed in 1993. CN accounted for 44.4% of diesel oil consumption, CP for 44.8%, VIA for 2.7% and other railways for 8.1%. Ontario and British Columbia had the highest consumption of diesel oil at 634 million litres and 472 million litres respectively. CN was the only carrier that reported the consumption of crude oil amounting to 167.3 million litres.

Class II and III railways consumed 27 million kWh of electric energy, an increase of 6.3% compared to 1993.

Corresponding to an increase of 6.2% in the volume, the total cost of fuel increased by 7.0% to \$619 million in 1994. This cost accounted for 9.3% of the total operating expenses in 1994.

Carburant et énergie électrique consommés par les unités motrices

Les sociétés ferroviaires utilisent surtout le diesel; la consommation de diesel s'est chiffrée à 2,0 milliards de litres en 1994, soit 3,8 % de plus qu'en 1993. Le CN a représenté 44,4 % de la consommation de diesel, le CP, 44,8 %, VIA Rail, 2,7 % et les autres sociétés, 8,1 %. L'Ontario et la Colombie-Britannique ont eu la plus forte consommation de diesel, soit 634 millions de litres et 472 millions de litres, respectivement. Le CN a été le seul transporteur à signaler une consommation de pétrole brut, avec 167,3 millions de litres.

Les transporteurs des catégories II et III ont consommé 27 millions de kWh d'énergie électrique, soit 6,3 % de plus qu'en 1993.

Correspondant à une augmentation de volume de 6,2 %, le coût total du carburant a été de 619 millions de dollars en 1994, soit une augmentation de 7,0 %. Ce coût a représenté 9,3 % des dépenses d'exploitation totales en 1994.

Table 3.3

Tableau 3.3

Fuel and Power Consumed, 1994

Consommation de carburant, 1994

Item - Détail	Class I - Catégorie I			Grand total - Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	Via Rail	Class I	Class II - III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II - III	
Diesel						
Freight - Fret	812 258	829 454	-	1 641 711	137 139	1 778 851
Passenger - Voyageurs	-	-	53 036	53 036	7 061	60 097
Yard Switching - Triage	60 817	54 390	-	115 206	12 688	127 894
Work train - Trains de travaux	4 645	2 068	-	6 713	4 477	11 190
Total	877 719	885 911	53 036	1 816 666	161 366	1 978 032
Crude oil - Pétrole non raffiné						
Freight - Fret	157 510	-	-	157 510	-	157 510
Passenger - Voyageurs	-	-	-	-	-	-
Yard Switching - Triage	9 199	-	-	9 199	-	9 199
Work train - Trains de travaux	580	-	-	580	-	580
Total	167 289	-	-	167 289	-	167 289
Electric energy - Energie électrique						
Freight - Fret	-	-	-	-	27 076	27 076
Passenger - Voyageurs	-	-	-	-	-	-
Yard Switching - Triage	-	-	-	-	-	-
Work train - Trains de travaux	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	27 076	27 076
Cost, Grand total - Frais, total général	\$ 304,455,808	253,589,040	15,902,033	573,946,881	45,000,391	618,947,272

Table 3.4

Tableau 3.4

Diesel Oil Consumed Province or Territory, 1994

Consommation d'huile diesel selon la province ou le territoire, 1994

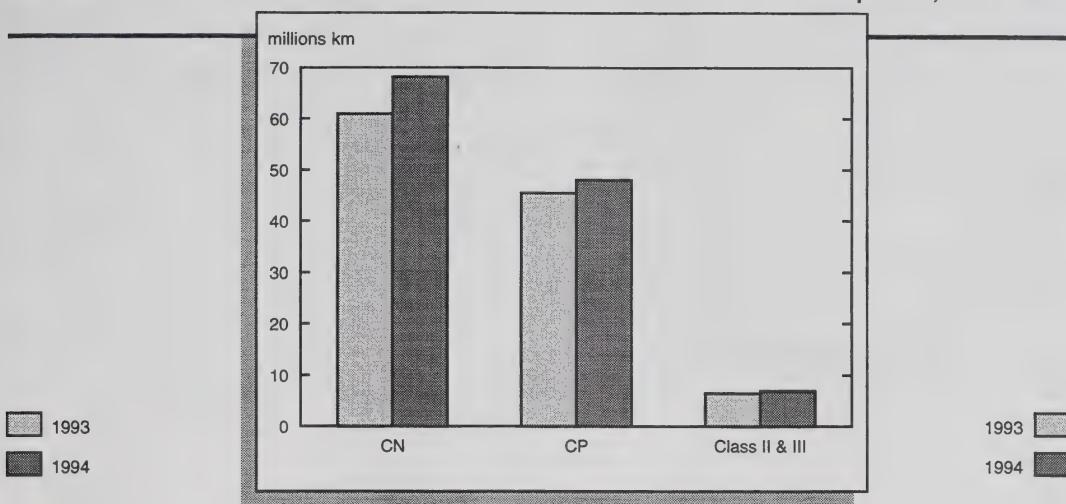
Item - Détail	Class I - Catégorie I			Grand total - Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	Via Rail	Class I	Class II - III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II - III	
Diesel						
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	-	14 565	14 565
Prince Edward Island - île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	8 687	230	1 781	10 697	373	11 070
New Brunswick - Nouveau Brunswick	29 990	2 192	2 787	34 969	-	34 969
Quebec - Québec	97 359	26 718	12 525	136 601	47 917	184 518
Ontario	289 175	295 615	21 979	606 769	27 427	634 196
Manitoba	96 426	71 282	4 813	172 522	43	172 565
Saskatchewan	79 240	114 916	2 463	196 618	-	196 618
Alberta	109 646	126 237	2 245	238 129	514	238 642
British Columbia - Colombie-Britannique	153 030	243 966	4 443	401 440	70 528	471 968
Yukon	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	237	-	-	237	-	237
United States - États-Unis	13 928	4 755	-	18 683	-	18 683
Total	877 719	885 911	53 036	1 816 666	161 366	1 978 032

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 3.2

Freight Train-kilometres, by Carrier, 1993 and 1994



Operating Indicators

Users should be aware when using the aggregated operating statistics that there is often duplication in statistics reported by VIA and the railways that own the track, on which VIA operates. CN includes VIA traffic that goes over its lines, whereas CP does not. This overstatement has been consistent over the years.

Figure 3.3

Freight Car-kilometres, by Carrier, 1994

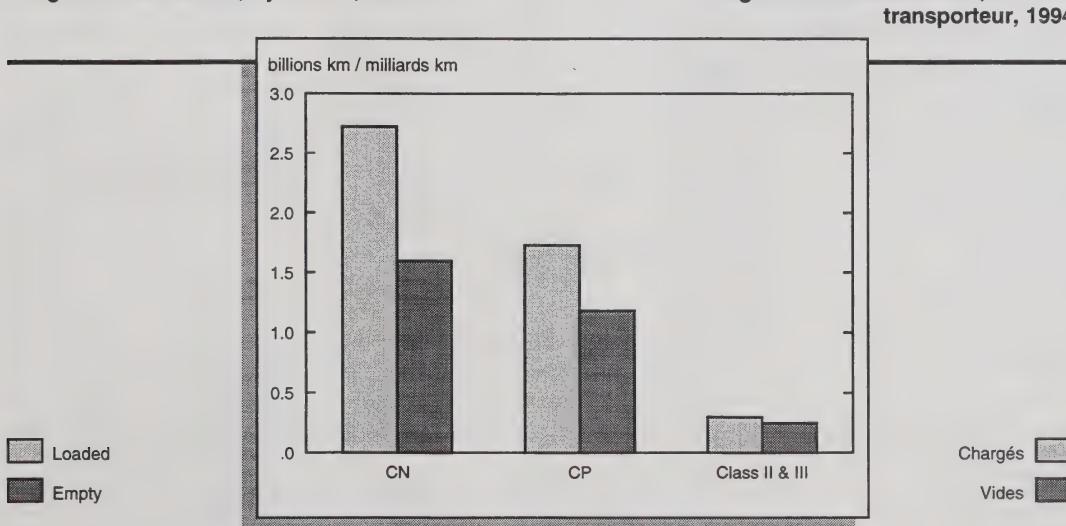


Figure 3.3

Wagons-kilomètres de fret, selon le transporteur, 1994

Table 3.5

Operating Statistics, 1994

Item	Class I - Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
metric units			
Train-kilometres:			
Freight	68 141 489	48 094 026	-
Passenger			
Locomotive drawn	9 884 613	-	10 163 910
Rail diesel car	165 764	-	333 862
Total	10 050 377	-	10 497 772
Total, transportation service	78 191 866	48 094 026	10 497 772
Work train service	847 473	68 375	-
Grand total train-kilometres	79 039 339	48 162 400	10 497 772
Locomotive unit-kilometres: Hauling trains			
Freight			
Diesel	154 362 974	133 551 660	-
Electric			
Total	154 362 974	133 551 660	-
Passenger			
Diesel	12 962 352	-	13 422 232
Electric	182 012	-	
Total	13 144 364	-	13 422 232
Total, hauling trains	167 507 337	133 551 660	13 422 232
Switching freight trains			
Diesel	21 708 939	36 487 055	4 621 417
Electric			80 248
Total	21 708 939	36 487 055	4 701 665
Switching passenger trains			
Diesel	170 207	-	-
Electric			
Total	170 207	-	-
Total, switching	21 879 146	14 778 117	-
Helping, doubling and running light	5 378	-	-
In work service	1 294 527	292 044	-
Grand total, locomotive unit-kilometres	190 686 389	148 621 821	13 422 232
Freight car-kilometres: Loaded:			
In freight trains	2 723 372 986	1 727 702 030	-
In passenger trains	390 184		
Total	2 723 763 169	1 727 702 030	-
Empty:			
In freight trains	1 599 247 397	1 181 523 616	-
In passenger trains	15 142		
Total	1 599 262 540	1 181 523 616	-
Caboose:			
In freight trains	5 378 175	2 924 989	-
In passenger trains			
Total	5 378 175	2 924 989	-
Total:			
In freight trains	4 327 998 558	2 912 150 635	-
In passenger trains	405 326		
Total	4 328 403 884	2 912 150 635	-
In work train service	1 225 395	172 430	-
Grand total, freight car-kilometres	4 329 629 279	2 912 323 065	
Robot car-kilometres:			
In freight trains	-	-	-
In passenger trains	-	-	-
Total	-	-	-

Tableau 3.5

Statistiques d'exploitation, 1994

Grand total - Total général			Détail
Class I	Class II - III	Total	
Catégorie I	Catégorie II - III		
unités métriques			
116 235 514	6 942 109	123 177 624	Train-kilomètres: Fret
20 048 524	762 175	20 810 699	Voyageurs
499 626	409 865	909 490	Avec locomotive
20 548 149	1 172 040	21 720 189	Voitures automotrices
136 783 663	114 149	144 897 812	Total
915 847	111 423	1 027 270	Total, service des transports
137 699 510	8 225 572	145 925 082	Service des trains de travaux
			Total général, train-kilomètres
Locomotives unités-kilomètres : Remorquage de trains			
287 914 633	23 143 178	311 057 811	Fret
	624 290	624 290	Diesel
287 914 633	23 767 468	311 682 101	Electriques
			Total
26 384 583	1 287 582	27 672 165	Voyageurs
182 012		182 012	Diesel
26 566 595	1 287 582	27 854 177	Electriques
314 481 229	25 055 050	339 536 278	Total
			Total, remorquage
Triage de trains fret			
62 817 411	4 222 759	67 040 169	Triage de trains fret
80 248	28 342	108 590	Diesel
62 897 659	4 251 101	67 148 760	Electriques
			Total
Triage de trains voyageurs			
170 207	18 638	188 845	Triage de trains voyageurs
			Diesel
170 207	18 638	188 845	Electriques
36 657 263	4 720 303	41 377 566	Total
5 378		5 378	Total, triage
1 586 572	230 814	1 817 386	Machines de secours, doubles et haut-le-pied
352 730 442	30 006 167	382 736 608	Service des travaux
			Total général, unités-kilomètres locomotives
Wagons-kilomètres: Chargés:			
4 451 075 015	297 292 938	4 748 367 953	Dans les trains de marchandises
390 184		390 184	Dans les trains de voyageurs
4 451 465 199	297 292 938	4 748 758 137	Total
Vides:			
2 780 771 014	247 021 391	3 027 792 405	Dans les trains de marchandises
15 142		15 142	Dans les trains de voyageurs
2 780 786 156	247 021 391	3 027 807 547	Total
Wagons de queue:			
8 303 164	9 633 543	17 936 707	Dans les trains de marchandises
8 303 164	9 633 543	17 936 707	Dans les trains de voyageurs
			Total
Total:			
7 240 149 193	553 947 872	7 794 097 065	Dans les trains de marchandises
405 326		405 326	Dans les trains de voyageurs
7 240 554 519	553 947 872	7 794 502 391	Total, service de transport
1 397 825	88 071	1 485 896	Service des trains de travaux
7 241 952 344	554 035 944	7 795 988 287	Total général, wagons-kilomètres
Wagons-robots-kilomètres:			
-	684 878	684 878	Dans les trains de marchandises
-	684 878	684 878	Dans les trains de voyageurs
-	684 878	684 878	Total

Table 3.5

Operating Statistics, 1994 - Concluded

Item	Class I - Catégorie I			
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	
	Canadien National	Canadien Pacifique		
metric units				
Steam and electric generator car-kilometres:				
In freight trains	1 143	-	-	
In passenger trains	836 391	-	1 169 681	
Total	837 533	-	1 169 681	
Passenger car-kilometres:				
Head-end cars				
In passenger trains	2 508 074	-	4 359 856	
In freight trains	116 397	-	-	
Total	2 624 472	-	4 359 856	
Meal service and lounge cars:				
In passenger trains	4 906 827	-	6 513 580	
In freight trains	30 824	-	-	
Total	4 937 651	-	6 513 580	
Sleeping cars:				
In passenger trains	10 919 518	-	14 926 479	
In freight trains	1 516	-	-	
Total	10 921 034	-	14 926 479	
Conventional coach:				
In passenger trains	15 724 115	-	12 690 612	
In freight trains	283 661	489	-	
Total	16 007 776	489	12 690 612	
LRC coach:				
In passenger trains	18 849 749	-	19 428 360	
In freight trains	6 919	-	-	
Total	18 856 668	-	19 428 360	
Rail diesel cars:				
In passenger trains	-	-	574 948	
In freight trains	3 252	378	-	
Total	3 252	378	574 948	
Commuter cars:				
In passenger trains	1 524 676	-	-	
In freight trains	24 779	-	-	
Total	1 549 455	-	-	
Other passenger cars				
In passenger trains	-	-	-	
In freight trains	-	152 421	-	
Total	-	152 421	-	
Total passenger cars				
In passenger trains	54 432 960	-	58 493 835	
In freight trains	467 349	153 288	-	
Total	54 900 308	153 288	58 493 835	
In work train service	3 251	-	-	
Grand total, passenger car-kilometres	54 903 559	153 288	58 493 835	
Gross tonne-kilometres:				
Freight train cars, contents and cabooses ('000)	271 490 866	205 442 300	-	
Passenger train cars (cars only) ('000)	2 839 554	11 944	4 733 678	
Train hours:				
Freight	1 741 117	1 160 958	-	
Passenger	-	-	-	
Total, transportation service	1 741 117	1 160 958	-	

Tableau 3.5

Statistiques d'exploitation, 1994 - fin

Grand total - Total général			
Class I	Class II - III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II - III		
unités métriques			
1 143		1 143	Wagons-générateurs (de vapeur et d'électricité) kilomètres:
2 006 071	342 789	2 348 861	Dans les trains de marchandises
2 007 214	342 789	2 350 003	Dans les trains de voyageurs
			Total
Voitures-kilomètres:			
6 867 930	597 701	7 465 631	Voitures de tête
116 397	162 899	279 297	Dans les trains de voyageurs
6 984 328	760 600	7 744 928	Dans les trains de marchandises
			Total
Voitures de buffet:			
11 420 407	119 141	11 539 548	Dans les trains de voyageurs
30 824	270 133	300 957	Dans les trains de marchandises
11 451 231	389 275	11 840 505	Total
Voitures-lits:			
25 845 997	57 207	25 903 204	Dans les trains de voyageurs
1 516	214 183	215 699	Dans les trains de marchandises
25 847 513	271 390	26 118 903	Total
Voitures ordinaires:			
28 414 727	1 450 535	29 865 262	Dans les trains de voyageurs
284 151	1 951 091	2 235 242	Dans les trains de marchandises
28 698 878	3 401 626	32 100 504	Total
Voitures LRC:			
38 278 109	-	38 278 109	Dans les trains de voyageurs
6 919	-	6 919	Dans les trains de marchandises
38 285 027	-	38 285 027	Total
Voitures automotrices:			
574 948	1 355 315	1 930 263	Dans les trains de voyageurs
3 631		3 631	Dans les trains de marchandises
578 578	1 355 315	1 933 894	Total
Voitures de navettage:			
1 524 676		1 524 676	Dans les trains de voyageurs
24 779		24 779	Dans les trains de marchandises
1 549 455		1 549 455	Total
Autres voitures:			
-	2 675	2 675	Dans les trains de voyageurs
152 421		152 421	Dans les trains de marchandises
152 421	2 675	155 096	Total
Total, voitures			
112 926 795	3 582 575	116 509 369	Dans les trains de voyageurs
620 637	2 598 307	3 218 944	Dans les trains de marchandises
113 547 432	6 180 881	119 728 313	Total
3 251		3 251	Service des trains de travaux
113 550 683	6 180 881	119 731 564	Total général, voitures-kilomètres
Tonnes-kilomètres brutes:			
476 933 166	44 877 874	521 811 041	Wagons, contenu et wagons de queue ('000)
7 585 177	355 333	7 940 510	Voitures (voitures seulement) ('000)
Train-heures:			
2 902 075	408 549	3 310 624	Fret
	23 272	23 272	Voyageurs
2 902 075	431 821	3 333 896	Total, service des transports

Train and Locomotive Unit-Kilometres

With an increase in traffic in 1994, freight train-kilometres and freight locomotive unit-kilometres increased by 9.2% and 3.7% respectively in 1994.

Passenger train-kilometres and locomotive unit-kilometres both decreased by 0.4% and 3.1% respectively.

Freight and Passenger Car-Kilometres

Total freight car-kilometres in transportation service increased by 7.0%, in 1994. Of a total of 7.8 billion freight car-kilometres, 60.9% were performed by loaded cars, 38.8% by empty cars while the 0.2% by cabooses. The remaining were performed by cars in company service.

Total passenger car-kilometres increased to 119.7 million kilometres in 1994 from 118.7 million kilometres.

Gross Tonne-Kilometres

There was a notable increase of 11.8% and 25.4% in the gross tonne-kilometres of freight train cars and passenger train cars respectively, in 1994.

CN accounted for 52.0% of gross tonne-kilometres of freight, CP for 39.4%, and other railways for 8.6%.

Trains-kilomètres et locomotives-kilomètres

En ce qui concerne les marchandises, avec une augmentation du trafic en 1994, le nombre de trains-kilomètres et de locomotives-kilomètres a augmenté de 9,2 % et de 3,7 %, respectivement.

Dans les cas des voyageurs, le nombre de trains-kilomètres et le nombre de locomotives-kilomètres ont diminué de 0,4 % et 3,1 %, respectivement.

Wagons-kilomètres et voitures-kilomètres

Le nombre total de wagons-kilomètres utilisés pour le service des transports a augmenté de 7,0 % en 1994. Sur un total de 7,8 milliards de wagons-kilomètres, les wagons chargés représentaient 60,9 %, les wagons vides, 38,8 %, et les wagons de queue, 0,2 %. Le reste des wagons étaient au service de la société.

Le nombre total de voitures-kilomètres a atteint 119,7 millions de km en 1994, contre 118,7 millions en 1993.

Tonnes-kilomètres brutes

Il y a eu des augmentations remarquables de 11,8 % et de 25,4 % du nombre de tonnes-kilomètres brutes attribuées aux wagons et aux voitures, respectivement, en 1994.

Le CN a représenté 52,0 % du nombre de tonnes-kilomètres brutes de marchandises, le CP, 39,4 %, et les autres sociétés ferroviaires, 8,6 %.

Figure 3.4

Cars per Freight Train, 1993 and 1994

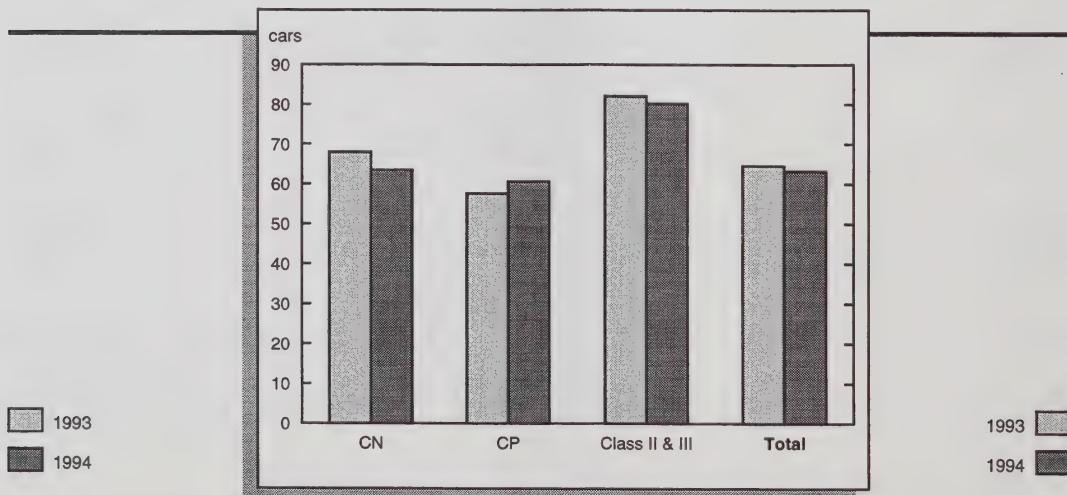


Figure 3.4

Wagons per train de fret, 1993 et 1994

Table 3.6

Tableau 3.6

Summary Statistics on Freight and Passenger Transportation, 1994**Statistiques sommaires sur le transport de fret et de voyageurs, 1994**

	Class I - Catégorie I			Grand total - Total général			Total
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Class II - III		
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II - III		
metric units - unités métriques							
Revenue freight - Fret payant:							
Tonnes	'000	115 917	92 098	-	208 015	87 102	295 117
Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres	'000	148 501 252	114 354 374	-	262 855 627	25 576 699	288 432 326
Average haul on each railway - Trajet moyen par expédition	km	1 281	1 126	-	1 264	294	977
Revenue and non-revenue freight - Fret payant et non-payant:							
Tonnes	'000	116 484	94 449	-	210 933	87 245	298 178
Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres	'000	148 683 604	115 697 971	-	264 381 575	24 481 989	288 863 564
Average haul on each railway - Trajet moyen par expédition	km	1 276	1 225	-	1 253	281	969
Revenue passengers - Voyageurs:							
Passengers - voyageurs payants	'000	-	-	3,585	3,586	598	4,184
Passenger-kilometres - Voyageurs-kilomètres	'000	-	-	1 342 421	1 342 421	97 511	1 439 932
Average passenger journey per ticket - Trajet moyen par billet	km	-	-	374	374	163	344
Transportation services, averages - Services de transports, moyennes:							
Cars per freight train ¹ - Wagons par train de fret ¹	No. - Nbre	63.5	60.6	-	62.3	80.2	63.3
Cars per passenger train ² - Voitures par train de voyageur ²	No. - Nbre	5.5	-	5.6	5.5	3.1	5.4
Freight carload ³ - Changement de wagon ³	t	54.6	67.0	-	59.4	82.3	60.8
Empty freight car-kilometre - Wagons-kilomètre vide	%	37.0	40.6	-	38.4	45.4	38.9
Freight train speed - Vitesse, train de fret	km/hr	39.1	41.4	-	40.1	17.0	37.2

¹ Includes passenger cars.¹ Comprend les voitures.² Includes freight cars.² Comprend les wagons.³ Based on car and tonne-kilometres.³ Selon les wagons et tonne-kilomètres.**Note:** Components may not add up to totals due to rounding.**Nota:** Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Traffic Statistics

Revenue Freight and Passenger Statistics

In 1994, revenue freight transported showed a strong growth of 11.7% reaching 295 million tonnes. This tonnage surpassed the previous peak of 294 million tonnes reached in 1988. CP experienced the highest increase in 1994, of 15.0% followed by CN at 10.4% and other carriers at 10.0%.

CN and CP accounted for 70.5% of the revenue freight and 91.1% of the revenue freight tonne-kilometres. Their average length of haul was 1 264 km compared to only 294 km for Class II and III railways, as the latter are mostly regional carriers.

In 1994, 4,184 passengers travelled by train, a major proportion (85.7%) travelled on VIA. Some Class II railways offer passenger service which accounted for only 14.3% of total passengers transported. The average passenger journey on VIA trains was 374 kilometres compared to 163 kilometres on Class II and III carriers.

Other Operating Statistics

The industry's average number of cars per freight train in 1994 were: 63.5 for CN 60.6 for CP and 80.2 for Class II and III railways.

VIA reported 5.6 cars per passenger train compared to 3.1 cars by other railways.

All carriers transported higher tonnes per carload in 1994. Since Class II and III railways generally haul resource based commodities their freight per car is much higher, 82.3 tonnes compared to 54.6 tonnes for CN and 67.0 tonnes for CP. The average speed of their trains as result is also lower, 17 km/hr compared to 39 km/hr and 41 km/hr for CN and CP respectively.

Inventory of Equipment

Locomotives

The inventory of equipment in service as of December 31, 1994 consisted of 3,324 locomotives compared to 3,300 in 1993. Of the total locomotives 76.6% were engaged in freight service, 2.1% in passenger service, 20.2% in yard work and 1.1% were classified as associated equipment.

CN operated 50.6% of the total locomotives, CP another 35.6%, VIA and Class II and III carriers accounted for 3.4% and 10.4%, respectively.

Statistiques sur le trafic

Statistiques sur les marchandises payantes et les voyageurs payants

En 1994, les marchandises payantes transportées ont connu une vigoureuse croissance de 11,7 %, atteignant 295 millions de tonnes. Ce tonnage a surpassé le sommet précédent de 294 millions de tonnes, qui datait de 1988. Le CP a connu la croissance la plus importante en 1994, soit 15,0 %, contre 10,4 % pour le CN et 10,0 % pour les autres transporteurs.

Le CN et le CP ont transporté 70,5 % des marchandises payantes et ont exploité 91,1 % du nombre de tonnes-kilomètres de marchandises payantes. Leur trajet moyen s'establiit à 1 264 km par rapport à 294 km pour les sociétés des catégories II et III, lesquelles sont principalement des transporteurs régionaux.

En 1994, 4,184 personnes ont voyagé en train, une grande proportion (85,7 %) utilisant VIA. Certaines sociétés ferroviaires de catégorie II offrent un service-voyageurs qui n'a représenté que 14,3 % du total des voyageurs transportés. Le trajet moyen d'un voyageur a été de 374 km dans les trains de VIA Rail, à comparer à 163 km chez les transporteurs des catégories II et III.

Autres statistiques d'exploitation

En 1994, le nombre moyen de wagons par train de marchandises, pour l'ensemble du secteur, se chiffrait à 63,5 pour le CN, 60,6 pour le CP et 80,2 pour les transporteurs des catégories II et III.

VIA Rail a déclaré tirer 5,6 voitures par train de voyageurs par rapport à 3,1 voitures chez les autres sociétés.

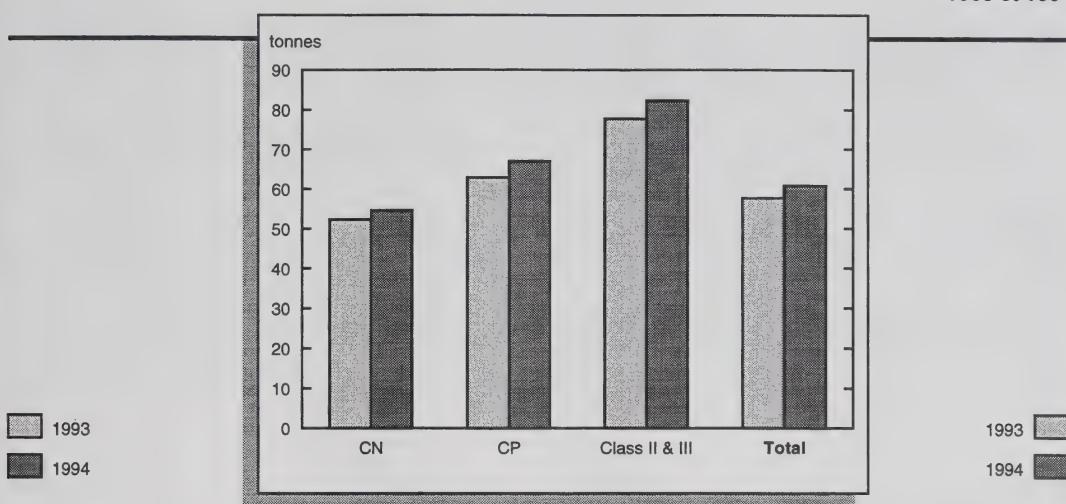
Tous les transporteurs ont transporté un plus fort tonnage par wagon en 1994. Puisque les sociétés ferroviaires des catégories II et III transportent généralement des marchandises à base de ressources, leur tonnage par wagon est beaucoup plus fort, soit 82,3 tonnes à comparer à 54,6 tonnes pour le CN et à 67,0 tonnes pour le CP. La vitesse moyenne de leurs trains s'en trouvait également moins élevée, soit 17 km/h, contre 39 km/h pour le CN et 41 km/h pour le CP.

Inventaire du matériel

Locomotives

L'inventaire du matériel en service au 31 décembre 1994 se composait de 3,324 locomotives par rapport à 3,300 locomotives en 1993. Sur ce total, 76,6 % servaient au transport des marchandises, 2,1 % servaient au transport des voyageurs, 20,2 % servaient au triage et 1,1 % étaient classées comme matériel connexe.

Le CN a exploité 50,6 % du nombre total de locomotives, le CP, 35,6 %; VIA Rail et les transporteurs des catégories II et III en ont exploité 3,4 % et 10,4 %, respectivement.

Figure 3.5**Average Freight Carload, 1993 and 1994****Figure 3.5****Changement moyen de wagons,
1993 et 1994**

Of the 71 passenger locomotives, VIA operated 43, CN operated 14 and other railways, the remaining 14.

Sur les 71 locomotives de trains de voyageurs, VIA Rail en a exploité 43, le CN, 14, et les transporteurs des catégories II et III, 14.

Table 3.7

Tableau 3.7

Inventory of Equipment in Service, 1994

Inventaire des matériels en service, 1994

Item - Détail	Class I - Catégorie I			Grand total - Total général				
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Class II - III	Total		
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II - III			
number - nombre								
Locomotives:								
Freight - Fret								
Diesel	1,324	932	-	2,256	283	2,539		
Electric - Électrique	-	-	-	-	7	7		
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	-	-	-		
Total	1,324	932	-	2,256	290	2,546		
Passengers - Voyageurs								
Electric - Électrique	14	-	-	14	3	17		
Tempo	-	-	-	-	-	-		
LRC	-	-	29	29	-	29		
Others - Autres	-	-	14	14	11	25		
Total	14	-	43	57	14	71		
Yard - Cour								
Diesel	343	249	59	651	20	671		
Electric - Électrique	-	-	-	-	-	-		
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	-	-	-		
Total	343	249	59	651	20	671		
Associated equipment - matériel connexe	-	4	9	13	23	36		
Grand total - Total général	1,681	1,185	111	2,977	347	3,324		
Freight cars - Wagons:								
Box - Couvert	17,523	8,819	-	26,342	3,216	29,558		
Hopper - Trémie	21,325	17,885	-	39,210	1,253	40,463		
Gondola - Tombereau	6,315	4,145	-	10,460	5,285	15,745		
Refrigerator - Frigorifique	130	25	-	155	16	171		
Flat - Plat	12,958	7,555	-	20,513	4,982	25,495		
Stock - Bestiaux	2	26	-	28	-	28		
Caboose - Queue	612	275	-	887	107	994		
Other - Autres	3,398	23	-	3,421	635	4,056		
Total	62,263	38,753	-	101,016	15,494	116,510		
Passenger cars - Voitures:								
Head-end - Tête	-	-	31	31	13	44		
Meal/Lounge - Buffet	-	-	61	61	11	72		
Sleeping - Lits	-	-	78	78	2	80		
Conventional - Ordinaire	-	-	93	93	84	177		
LRC	-	-	109	109	-	109		
Diesel	-	-	9	9	17	26		
Commuter - Navette	41	-	-	41	-	41		
Total	41	-	381	422	127	549		

Freight and Passenger Cars

There was a decrease of 0.9% in the freight car inventory, to 116,510 in 1994 from 117,533 in 1993.

The mix of freight car inventory reflects the role of railways in the transportation of bulk commodities. A major proportion consists of hopper cars at 34.7% followed by box cars at 25.4% and flat cars at 21.9%.

CN's inventory of 62,263 freight cars consisted of 34.2% hopper cars, 28.1% box cars, 20.8% flat cars and the remaining 16.9% were other types.

CP had 38,753 freight cars, 46.2% of which were hopper cars, 22.8% box cars and 19.5% flat cars and 11.5% all other types.

The number of passenger cars in 1994 was 549, of which VIA operated 69.4%. CN operated 7.5% of commuter cars and the remaining 23.1% were operated by Class II and III railways.

Wagons et voitures

Le nombre de wagons a chuté (0,9 %) pour passer de 117,533 en 1993 à 116,510 en 1994.

La composition de l'inventaire des wagons traduit le rôle que jouent les sociétés ferroviaires dans le transport des marchandises en vrac; la plupart des wagons sont des wagons-trémies (34,7 %), des wagons couverts (25,4 %) et des wagons plats (21,9 %).

Au CN, on a dénombré 62,263 wagons, dont 34,2 % de wagons-trémies, 28,1 % de wagons couverts, 20,8 % de wagons plats et 16,9 % d'autres types de wagons.

Le CP a exploité 38,753 wagons, dont 46,2 % de wagons-trémies, 22,8 % de wagons couverts, 19,5 % de wagons plats et 11,5 % d'autres types de wagons.

En 1994, on a dénombré 549 voitures, dont 69,4 % étaient exploitées par VIA Rail. Le CN a exploité 7,5 % de voitures de navette, et les transporteurs des catégories II et III, les 23,1 % restants.

Figure 3.6

Inventory of Freight and Passenger Cars, by Type, 1994

Freight cars

- Hopper
- Box
- Flat
- Gondola
- Other

Passenger cars

- LRC
- Conventional
- Other
- Meal
- Sleeping

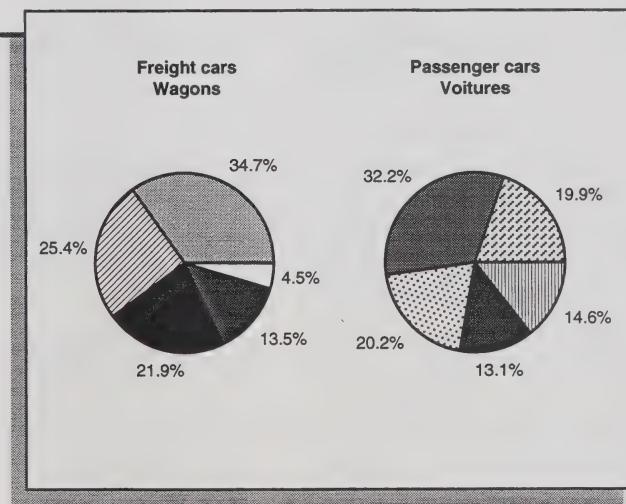


Figure 3.6

Inventaire des wagons et voitures, selon le genre, 1994

Wagons

- Trémie
- Couvert
- Plat
- Tombereau
- Autres

Voitures

- LRC
- Ordinaire
- Autres
- Buffet
- Lits

Chapter 4

Employment Statistics

Chapitre 4

Statistiques sur l'emploi

In 1994, the railways continued their efforts to become more productive by reducing employment and cutting labour costs. The number of employees decreased by 6.0% in 1994 after a decline of 4.9% in 1993. The total compensation also decreased by 3.1% in 1994.

The average annual compensation per employee, however, increased by 3.1%, to \$49 thousand in 1994 from \$47 thousand in 1993. The hourly compensation inched down slightly to \$20.6.

In 1994, labour costs of all railways accounted for 40.5% of the total operating expenses, compared to 42.2% in 1993.

Summary Statistics by Class of Carrier

Class I Carriers

Class I carriers account for 89.7% of total employment and 91.1% of total compensation, of the railways operating in Canada. The average annual compensation per Class I employee was \$49 thousand compared to \$42 thousand for Class II and III employees. Their average compensation per hour, remained almost unchanged at \$20.80 and \$20.40 respectively.

CN decreased its workforce by 10.0% and total compensation by 6.4%. Average compensation increased 4.0%, to \$50,445 in 1994 from \$48,502 in 1993.

CP also reduced the number of employees by 1.6% in 1994. However, its payroll increased 1.3% to \$951.3 million. Average compensation increased 2.9% in 1994.

The number of employees working for VIA rail and total compensation decreased by 5.7% and 7.6%, respectively. Average compensation also dropped by 2.0% in 1994.

En 1994 les sociétés ferroviaires ont poursuivi leurs efforts visant à réduire l'effectif et les coûts afférents. Le nombre d'employés a diminué de 6,0% en 1994 après avoir régressé de 4,9% en 1993. La rémunération totale a également fléchi, soit de 3,1% en 1994.

La rémunération annuelle moyenne par employé s'est accrue cependant de 3,1% pour passer de \$47 000 en 1993 à \$49 000 en 1994. La rémunération horaire a diminué légèrement, passant à \$20,60.

En 1994, les dépenses au titre de l'effectif pour l'ensemble des transporteurs ferroviaires ont représenté 40,5% des dépenses d'exploitation totales contre 42,2% en 1993.

Statistiques sommaires selon la catégorie de transporteurs

Transporteurs de la catégorie I

Les transporteurs de la catégorie I représentent 89,7% de l'effectif total et 91,1% de la rémunération totale du secteur du transport ferroviaire au Canada. La rémunération annuelle moyenne par employé dans cette catégorie a été établie à \$49 000 contre \$42 000 pour les employés des catégories II et III. La rémunération horaire moyenne a resté presque la même, soit \$20,80 et \$20,40 respectivement.

Le CN a réduit son effectif de 10,0%, et la rémunération totale, de 6,4%. La rémunération moyenne a augmenté de 4,0% pour passer de \$48 502 en 1993 à 50 445 en 1994.

Le CP a également réduit son effectif, soit de 1,6% en 1994. Cependant, la rémunération a augmenté de 1,3% soit \$951,3 millions. La rémunération moyenne a progressé de 2,9% en 1994.

Le nombre d'employés chez VIA Rail, ainsi que la rémunération, ont chuté de 5,7% et de 7,6% respectivement. La rémunération moyenne a chuté de 2,0% en 1994.

Table 4.1

Summary Statistics on Employment by Major Occupational Group, 1994

Tableau 4.1

Statistiques sommaires sur l'emploi, selon les principales catégories professionnelles, 1994

Activity - Activité	Class I - Catégorie I			Grand total - Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Class II - III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique	Catégorie I	Catégorie II - III		
Average number of employees - Nombre moyen d'employés						
General - Service généraux	3,866	3,405	1,449	8,720	871	9,591
Road maintenance - Entretien des voies	6,841	4,111	22	10,974	1,560	12,534
Equipment maintenance - Entretien du matériel	6,033	4,649	1,063	11,745	1,298	13,043
Transportation - Transport	9,509	7,204	1,793	18,506	2,022	20,528
Total	26,249	19,369	4,327	49,945	5,751	55,696
Total compensation - Rémunération totale				\$'000 000		
General - Service généraux	202.6	180.4	70.6	453.5	36.2	489.7
Road maintenance - Entretien des voies	308.2	186.6	1.1	495.9	54.6	550.5
Equipment maintenance - Entretien du matériel	252.5	201.5	42.9	496.9	56.0	552.9
Transportation - Transport	560.8	382.8	72.1	1015.7	94.4	1110.1
Total	1,324.1	951.3	186.6	2,462.0	241.1	2,703.2
Average compensation per year - Rémunération moyenne annuelle				\$		
General - Service généraux	52,410	52,970	48,698	52,012	41,507	51,058
Road maintenance - Entretien des voies	45,052	45,390	48,765	45,186	35,003	43,919
Equipment maintenance - Entretien du matériel	41,854	43,339	40,384	42,309	43,147	42,392
Transportation - Transport	58,977	53,143	40,187	54,886	46,676	54,077
Total	50,445	49,114	43,129	49,295	41,931	48,535
Average compensation per hour - Rémunération moyenne annuelle				\$		
General - Service généraux	24.0	25.0	22.8	24.2	23.0	23.6
Road maintenance - Entretien des voies	19.0	19.1	23.0	19.1	18.6	19.7
Equipment maintenance - Entretien du matériel	19.3	19.7	18.7	19.4	20.9	19.9
Transportation - Transport	20.2	23.0	18.6	21.1	21.0	20.8
Total	20.2	21.7	20.1	20.8	20.4	20.6

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Class II and III Carriers

The number of people employed by Class II and III carriers in 1994 decreased by 0.9% to 5,751 while total compensation increased by 3.3%. The average compensation improved to \$41,931 from \$40,238. The gap in the average compensation paid by Class I carriers and other railways was \$7,400, in 1994.

Class II and III carriers spend a higher proportion of their expenses on labour compared to Class I carriers. In 1994, this proportion was 44.7% compared to 40.1% for Class I carriers.

Transporteurs des catégories II et III

L'effectif total des transporteurs des catégories II et III a diminué de 0.9% en 1994 pour s'établir à 5,751 employés, tandis que la rémunération totale a chuté de 3.3%. La rémunération moyenne a augmenté pour passer de \$40,238 à \$41,931. L'écart quant à la rémunération versée par les transporteurs de la catégorie I et les autres transporteurs ferroviaires était de \$7,400, en 1994.

Les transporteurs des catégories II et III ont consacré une part accrue de leurs dépenses à l'effectif comparativement aux transporteurs de la catégorie I. En 1994, cette part a totalisé 44.7% contre 40.1% pour les transporteurs de la catégorie I.

Figure 4.1

Average Annual Compensation, by Carrier, 1993 and 1994

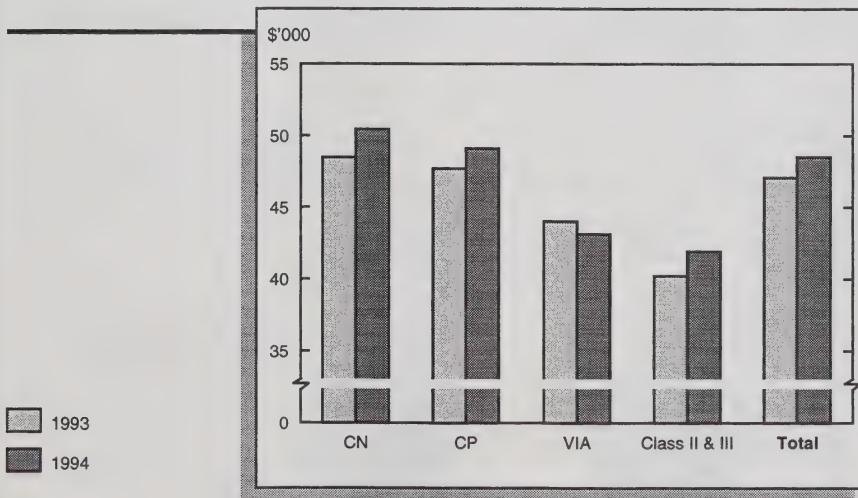


Figure 4.1

Rémunération moyenne annuelle, selon le transporteur, 1993 et 1994

1993 1994

Figure 4.2

Total Compensation as a Percentage of Total Expenses, 1993 and 1994

Rémunération totale en pourcentage des dépenses totale, 1993 et 1994

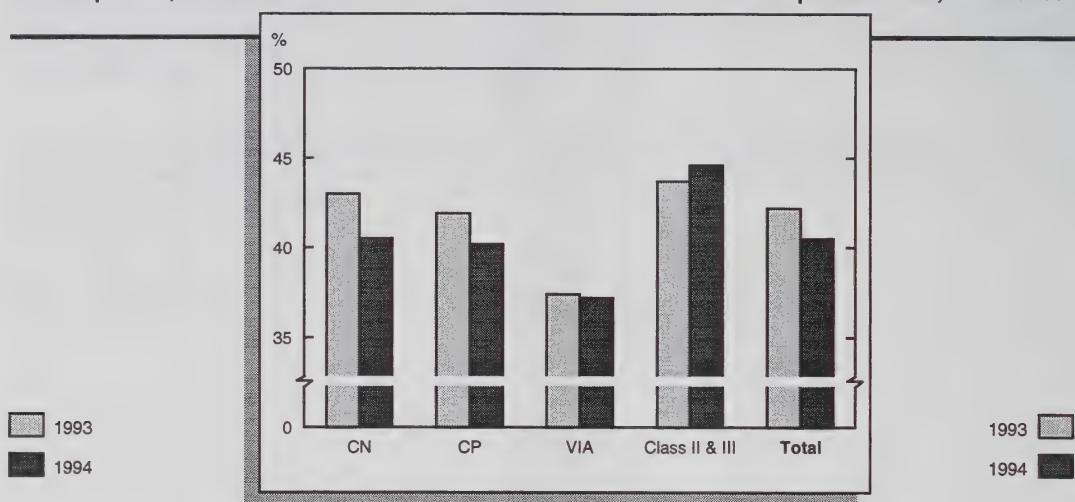
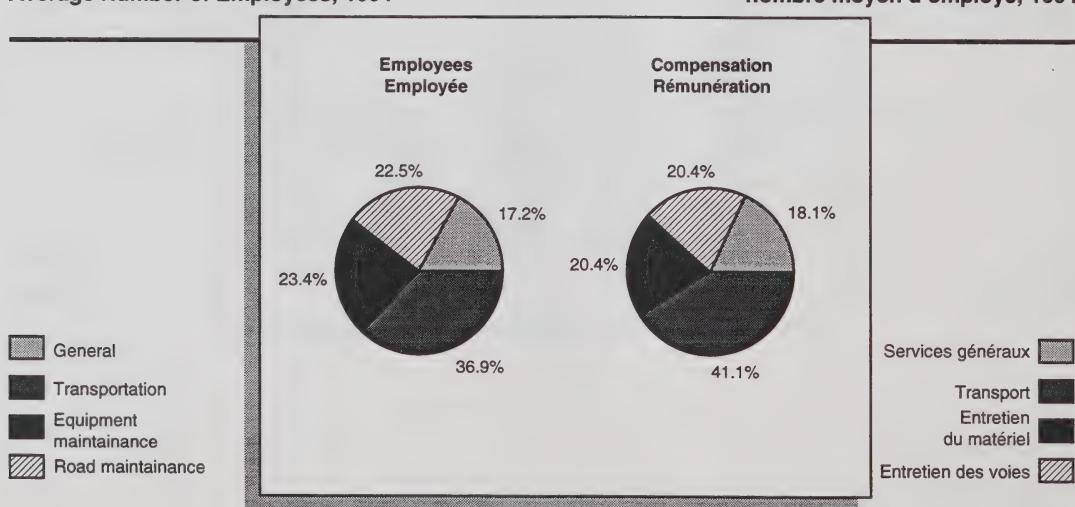


Figure 4.3

Percentage of Total Compensation and Average Number of Employees, 1994

Pourcentage de rémunération total et nombre moyen d'employé, 1994



Summary Statistics by Function

Between 1994 and 1993 there was a 6.0% decline in employment. All occupational groups were reduced except for a slight increase in transportation employees. The largest decrease was in the equipment maintenance staff, particularly at CN.

The largest group consisted of transportation employees, who also received the highest average compensation of \$54 thousand. This group accounted for 36.9% of employment and 41.1% of total compensation. Employees labelled as "general" were the smallest group, yet received the second highest average compensation of \$51 thousand. Their hourly compensation of \$23.60 was also the highest compared to other groups.

Summary Statistics by Occupational Classifications of Class I Railways

The highest average salaries and wages were paid to managers and supervisors. Employees in this group earned an average of \$67,000 in 1994. The group accounted for 9.1% of the total work force.

The group consisting of craftsmen, tradesmen, lead hands, service workers and helpers was the largest, at 33.2% of the work force earning \$42,000 in average compensation.

The group of professional, scientific, technical and staff assistants earned the highest average compensation per hour of \$24.70.

Similar detail is not available for Class II and III railways.

Statistiques sommaires selon la fonction

De 1993 à 1994, on a observé une baisse de 6,0% au titre de l'effectif. Toutes les catégories professionnelles ont été touchées par les compressions. La plus importante diminution fut dans la catégorie de l'entretien du matériel, en particulier chez le CN.

Les employés des services de transport, qui représentent le plus grand groupe, ont également reçu la rémunération la plus élevée, soit \$54,000. Ce groupe a représenté 36,9% de l'effectif et 41,1% de la rémunération totale. Les employés des services "généraux" ont représenté le plus petit groupe, mais se sont quand même classés au deuxième rang avec une rémunération moyenne de \$51,000. Leur rémunération horaire (\$23,60) était également la plus élevée par rapport à celle des autres groupes.

Statistiques sommaires selon les catégories professionnelles des transporteurs de la catégorie I

Les traitements et les salaires les plus élevés ont été versés au personnel de direction et de surveillance. Ce dernier a gagné en moyenne \$67,000 en 1994. Il a représenté 9,1% de l'effectif total.

Le groupe le plus important, soit celui des ouvriers spécialisés, des hommes de métiers, des chefs d'équipe, des préposés à l'entretien et des aides, a représenté 33,2% de l'effectif et une rémunération moyenne de \$42,000.

Ce sont les personnels professionnel, technique, scientifique et technique et les adjoints qui ont reçu la rémunération horaire moyenne la plus élevée avec \$24,70.

Ces statistiques ne sont pas disponibles pour les sociétés ferroviaires des catégories II et III.

Table 4.2

Summary Statistics on Employment by Occupational Classification, Class I Carriers, 1994

Tableau 4.2

Statistiques sommaires sur l'emploi selon les catégories professionnelles, transporteurs de catégorie 1, 1994

Occupational classification Catégorie professionnelle	Average number of employees Effectifs (moyenne)	Service hours paid for Heures de service rémunérée	Total Compensation Rémunération total	Average hours paid for Nombre moyen d'heures rémunérée	Average compensation Rémunération moyenne		
					Per hour	Per year	
					Horaria	Annuelle	
	No. - Nbre	%	'000	\$'000	%	hrs	\$
Managerial and supervisory - Direction et surveillance	4,528	9.1	9,817	304,521	12.4	2,168	23.0
Professional, scientific, technical and staff assistants - Professionnel, scientifique, technique, et consultatifs adjoints	6,314	12.6	13,676	338,228	13.7	2,166	24.7
Clerical - Personnel de bureau	6,381	12.8	14,138	248,251	10.1	2,216	17.6
Running trades - Personnel itinérant	11,774	23.6	33,075	703,567	28.6	2,809	21.3
Working Foremen - Contremaîtres exécutants	1,893	3.8	4,543	87,947	3.6	2,400	19.4
Craftsmen, tradesmen, lead hands, service workers and helpers - Ouvriers spécialisés, hommes de métiers, chefs d'équipe, aides et services adjoints	16,559	33.2	37,669	692,207	28.1	2,275	18.4
Labourers, including building attendants and coach cleaners - Manoeuvres, y compris les préposés aux bâtiments et les nettoyeurs (voitures)	2,477	5.0	5,618	86,422	3.5	2,268	15.4
Floating equipment employees (railway) and others - Personnel de matériel flottant et autres	19	--	41	901	--	2,183	21.7
Total	49,945	100.0	118,578	2,462,045	100.0	2,374	20.8
<i>Note: Components may not add up to totals due to rounding.</i>							
<i>Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.</i>							

Chapter 5

Commodity Statistics

Chapitre 5

Statistiques sur les marchandises

Introduction

This chapter presents summary statistics on the commodities transported by the two class I and 17 Class II common carrier railways operating in Canada during 1994. Information on initial or final haul by region are derived from two sources:

- The Monthly Survey, Railway Transport - Revenue Freight Traffic
- The Railway Annual Report - Revenue Freight Carried (Schedule 11)

A summary by commodity section of revenue freight transported is provided in Table 5.1. Tonnage loaded initially onto railway cars plus that received from U.S. rail reflects the total unduplicated freight traffic. Unloadings and the total delivered to U.S. rail are also recorded.

Regional data by commodity section are presented in tables 5.2 to 5.6. Table 5.7 shows the top 50 commodities ranked by tonnage.

Table 5.8 is derived from the Revenue Freight Carried section of the Annual Report (Schedule 11). Data for Class 1 railways are shown individually while the remaining railways are grouped under Class II.

Data Quality and Limitations

Users should note the following points concerning railway freight commodity statistics:

1. Effective with this edition

The method of recording the number of railway cars for commodity codes 628, Container-on-flat-car (C.O.F.C) and 630, Trailer-on-flat-car (T.O.F.C.) is not consistent throughout the industry. With this in mind we have discontinued publishing the number of cars for these commodities. We are attempting to obtain a standard unit of measure, most likely Twenty Foot Equivalents (T.E.U'S), for subsequent publications.

Introduction

Le présent chapitre fait état de statistiques sommaires sur les marchandises transportées par deux sociétés ferroviaires de la catégorie I et 17 autres transporteurs de la catégorie II qui ont exercé leur activité au Canada en 1994. Les données sur les marchandises en transport initial ou final, selon la région, proviennent des deux sources suivantes :

- Transport ferroviaire - trafic des marchandises payantes (enquête mensuelle);
- Rapport annuel - marchandises payantes transportées (section 11).

Le tableau 5.1 présente un sommaire des marchandises payantes transportées selon la catégorie. Les chargements en transport initial et les transferts de marchandises par les sociétés ferroviaires américaines représentent le trafic marchandises total (sans double compte). Ce tableau contient également des données sur les déchargements et le tonnage total acheminé aux réseaux américains.

Les tableaux 5.2 à 5.6 présentent des données régionales selon la catégorie de marchandises. Des données sur les 50 principales marchandises transportées, selon le tonnage, figurent au tableau 5.7.

Les statistiques du tableau 5.8 sont tirées de la section sur les marchandises payantes transportées du Rapport annuel (section 11). Les données sur les transporteurs de la catégorie I sont présentées séparément, tandis que celles qui portent sur les autres sociétés sont regroupées dans la catégorie II.

Qualité et limites des données

Les utilisateurs doivent tenir compte des points suivants concernant les statistiques sur les marchandises transportées par voie ferroviaire :

1. À compter du présent numéro

La méthode de comptabilisation des wagons dans le cas des codes de marchandises 628 (conteneur sur un wagon plat) et 630 (remorque sur un wagon plat) n'est pas uniforme dans l'ensemble du secteur ferroviaire. C'est pourquoi nous avons cessé de publier le nombre de wagons affectés au transport de ces marchandises. À l'avenir, nous nous efforcerons de produire une unité de mesure normalisée, fort probablement les UEVs (unités équivalentes à vingt pieds).

This decision will affect Commodity Section VI and the Grand Total in tables 5.1 to 5.6. Tables 5.7 and 5.8 will use the standard Statistics Canada symbol for figures not available.

For comparison purpose in the text we have removed the number of C.O.F.C and T.O.F.C cars from previous years data.

2. The total volume of freight carried does not take into account traffic handled in switching services which represents less than 1% of all tonnage.
3. The figures reported include that portion of traffic where a shipper submitted a trailer or container for shipment by rail for piggyback freight. Goods submitted by the shipper as "loose merchandise" which the railways chose to move in a railway-owned trailer (or container) on a flat car as opposed to, for example, a box car, are not included. Loose merchandise freight is included with various other commodity groups according to the nature of the merchandise involved.
4. Data relating to loadings of bituminous coal were overstated for the years 1983-1988. Revisions apply to the number of railway cars loaded, tonnes loaded into railway cars, receipts from Canadian connections and total freight traffic of bituminous coal in Canada and British Columbia.

Please refer to notes on other data limitations pertaining to the carloading statistics in Chapter 8, Survey Concepts and Data Limitations.

Total Freight Tonnage by Commodity Section

Revenue freight carried by railways within Canada in 1994 are presented by commodity section in Table 5.1. Total freight traffic, excluding interlining between carriers was 271.7 million tonnes, an increase (the first significant increase in many years) of 13.5% over the 1993 volume of 239.3 million tonnes. Of the total tonnage transported, 253.6 million tonnes were initially loaded in Canada, while 18.0 million tonnes were received from United States rail connections.

The unloaded tonnage of 213.7 million tonnes increased by 25.7 million in 1994 from the 188.1 million unloaded in 1993, while deliveries to U. S. railways (including U.S. to U.S. traffic of 3.5 million) increased to 55.1 million tonnes from 47.3 million tonnes in 1993.

The number of railway cars loaded (see Data Quality and Limitations) increased from a revised 2.9 million in 1993 to 3.2 million in 1994 an increase of 11.7%.

Revenue Freight Receiving Initial Haul by Region and Commodity Section.

Revenue freight traffic tonnage increased in 1994 by 13.5% to a record high of 271.7 million tonnes with all regions contributing to the increase.

Cette décision influera sur les chiffres relatifs aux marchandises de la catégorie VI et les totaux généraux des tableaux 5.1 à 5.6. Dans les tableaux 5.7 et 5.8, le symbole standard de Statistique Canada correspondant aux données non disponibles sera utilisé.

Pour fins de comparaison, le texte ne fait pas état du nombre de conteneurs sur wagon plat ni du nombre de remorques sur wagon plat tirés des données des années antérieures.

2. Le volume total des marchandises transportées ne tient pas compte du fret manutentionné par les services de manœuvre, soit moins de 1 % du tonnage total.
3. En ce qui concerne le trafic rail-route, les données portent sur la portion du fret expédiée dans des remorques ou des conteneurs destinés à être transportés par voie ferroviaire. Les marchandises diverses remises par les expéditeurs que les sociétés ferroviaires ont choisi de transporter dans leurs propres remorques (ou conteneurs) dans des wagons plats plutôt que des wagons couverts, par exemple, ne sont pas incluses. Les marchandises de cette catégorie sont comprises dans différents autres groupes de marchandises, selon leur nature.
4. Les données relatives aux chargements de houille grasse ont été exagérées pour les années 1983 à 1988. Les rectifications s'appliquent au nombre de wagons chargés, aux tonnes chargées dans les wagons, aux recettes au titre des raccordements ferroviaires canadiens et au tonnage total de la houille grasse au Canada et en Colombie-Britannique.

Veuillez consulter les notes explicatives sur les autres limites des données sur les chargements des wagons au Chapitre 8, Concepts d'enquête et limites des données.

Tonnage total selon la catégorie de marchandises

Le tableau 5.1 fait état des marchandises payantes transportées par voie ferroviaire au Canada en 1994, selon la catégorie de marchandises. Le trafic marchandises total, exception faite des transferts, s'est chiffré à 271,7 millions de tonnes, soit une augmentation de 13,5 % (la plus importante depuis plusieurs années) par rapport aux 239,3 millions de tonnes enregistrées en 1993. Sur ce total, 253,6 millions de tonnes en transport initial ont été chargées au Canada, tandis que 18,0 millions de tonnes provenaient des raccordements ferroviaires américains.

Les déchargements de marchandises se sont chiffrés à 213,7 millions de tonnes en 1994, soit une progression de 25,7 millions de tonnes par rapport aux 188,1 millions de tonnes déchargées en 1993. Les chargements acheminés aux sociétés ferroviaires américaines (y compris les mouvements américains totalisant 3,5 millions de tonnes) sont passés de 47,3 millions de tonnes en 1993 à 55,1 millions de tonnes l'année suivante.

Le nombre de wagons chargés (voir Qualité et limites des données) s'est accru de 11,7 %, passant de 2,9 millions (chiffres révisés) à 3,2 millions entre 1993 et 1994.

Marchandises payantes en transport initial, selon la région et la catégorie de marchandises

En 1994, le trafic de marchandises payantes a augmenté de 13,5 % pour atteindre le sommet inégalé de 271,7 millions de tonnes; toutes les régions ont contribué à cette progression.

Traffic in the Atlantic region increased 8.5% to 34.4 million tonnes while Quebec at 46.8 million tonnes posted an impressive 18.3% increase in 1994.

An increase of 2 million tonnes from US rail contributed to the 1994 , increase of 7.2% in total traffic transported in Ontario.

A healthy 16.9% tonnage increase pushed the total to 96.1 million in the Prairie region . Commodities in the crude material, inedible section coupled with those in the food, feed, beverages and tobacco section accounted for the greatest portion of increase.

Revenue freight receiving initial haul in British Columbia at 48.2 million tonnes was a strong 12.7% or 5.4 million tonne increase from the previous year.

Leading Commodities Handled

Of the total unduplicated freight traffic of 271.7 million tonnes, iron ore and concentrates accounted for 13.8% of the total, followed by bituminous coal at 13.3% and wheat at 9.6%. The overall share of these top three ranking commodities in the total, increased to 36.7% in 1994 from 35.7% in 1993. These commodities were mostly transported domestically for marine export.

Of the tonnages delivered to the United States, various wood products such as lumber, newsprint paper and wood-pulp, and potash were among the leading commodities.

Revenue Freight Tonnage by Commodity Section and Major Commodities

Railways in Canada handled 298.1 million tonnes of freight (including interline traffic) an increase of 12.3% from 1993. Tonnage originating on the carriers' lines (excluding interline) totalled 253.2 million tonnes, an increase of 13.0% from 1993. Interline traffic also increased to 27.1 million tonnes in 1994 from 26.2 million tonnes in 1993.

Likewise unloadings in Canada in 1994 also increased by 13.1% or 24.7 million tonnes to 212.8 million. Tonnage delivered to U.S. rail increased to 54.7 million tonnes from 47.3 million tonnes in 1993. Freight from U.S. railways destined to Canadian points at 14.4 million tonnes and U.S. to U.S. traffic at 3.5 million tonnes represented a total increase of 1.9 and 0.7 million tonnes respectively.

Of the 298.1 million tonnes (including interline) transported, CN handled 38.9%, CP 30.9% and the Class II carriers 30.2%.

Le fret transporté dans la région de l'Atlantique a augmenté de 8,5 % pour s'établir à 34,4 millions de tonnes, alors qu'au Québec le tonnage s'est chiffré à 46,8 millions de tonnes, soit une hausse substantielle de 18,3 %.

En Ontario, la hausse de 2 millions de tonnes de marchandises en provenance des sociétés ferroviaires américaines a contribué à l'augmentation de 7,2 % du trafic marchandises total en 1994.

Dans les Prairies, le fret a enregistré une hausse vigoureuse de 16,9 % pour atteindre 96,1 millions de tonnes. Les matières brutes non comestibles de même que les marchandises de la catégorie des aliments, aliments pour le bétail, boissons et tabac ont compté pour la majeure partie de cet accroissement.

En Colombie-Britannique, les marchandises payantes en transport initial ont enregistré une hausse substantielle de 12,7 % ou 5,4 millions de tonnes par rapport à 1993, pour atteindre 48,2 millions de tonnes.

Principales marchandises manutentionnées

Le minerai et les concentrés de fer ont représenté 13,8 % du tonnage total (sans double compte) qui s'est chiffré à 271,7 millions de tonnes; viennent ensuite la houille grasse (13,3 %) et le blé (9,6 %). La part totale de ces trois marchandises est passée de 35,7 % à 36,7 % entre 1993 et 1994. Ces marchandises ont été principalement transportées au Canada en vue d'être exportées par voie maritime.

En 1994, les principales marchandises acheminées aux États-Unis comprenaient divers produits du bois tels que le bois d'œuvre, le papier journal et la pâte de bois ainsi que la potasse.

Tonnage, selon la catégorie de marchandises et les principales marchandises

En 1994, les sociétés ferroviaires canadiennes ont manutentionné 298,1 millions de tonnes de fret (y compris les transferts), soit une hausse de 12,3 % par rapport à l'année précédente. Le tonnage en transport initial sur les voies de ces sociétés (exception faite des transferts de marchandises) a totalisé 253,2 millions de tonnes, ce qui représente une progression de 13,0 % comparativement à 1993. Les transferts se sont également accrus pour passer à 27,1 millions de tonnes, contre 26,2 millions de tonnes un an plus tôt.

De même, les déchargements au Canada ont augmenté de 13,1 % ou 24,7 millions de tonnes pour s'élever à 212,8 millions de tonnes en 1994. Le tonnage acheminé aux réseaux américains est passé de 47,3 millions de tonnes en 1993 à 54,7 millions de tonnes l'année suivante. Le fret en provenance des réseaux américains destiné au Canada a augmenté de 1,9 million de tonnes pour atteindre 14,4 millions de tonnes, et le tonnage des marchandises acheminées entre sociétés ferroviaires américaines s'est accru de 0,7 million de tonnes pour se chiffrer à 3,5 millions de tonnes.

Le CN, le CP et les transporteurs de la catégorie II ont manutentionné respectivement 38,9 %, 30,9 % et 30,2 % des 298,1 millions de tonnes de marchandises (transferts compris) transportées en 1994.

The transportation of crude materials (141.3 million tonnes) accounted for 47.4% of the total freight traffic. Iron ore and concentrates and bituminous coal contributed 33.6% and 29.3% respectively to the commodity section's total. Class II carriers transported 48.8% of this sections total traffic, 68.7% of which was iron ore and concentrates. The commodities in this section are mostly transported domestically for marine export.

The transportation of 90.2 million tonnes of fabricated materials represented 30.2% of the total freight traffic. Lumber, building boards, woodpulp, newsprint paper, groundwood printing and specialty paper constituted 31.5 million tonnes and potash another 12.9 million. CN transported 49.3%, CP 32.1% and the Class II carriers the remaining 18.6% of fabricated materials.

Les matières brutes (141,3 millions de tonnes) ont représenté 47,4 % du fret total. Le minerai et les concentrés de fer ainsi que la houille grasse ont compté pour 33,6 % et 29,3 % respectivement du tonnage total des marchandises de cette catégorie. Les sociétés de la catégorie II ont manutentionné 48,8 % du tonnage total de matières brutes, dont 68,7 % se composaient de minerai et de concentrés de fer. Ces marchandises sont principalement transportées au Canada en vue d'être exportées par voie maritime.

Les demi-produits (90,2 millions de tonnes) ont figuré pour 30,2 % du tonnage total. Le bois d'œuvre, les panneaux de bois, la pâte de bois, le papier journal, le papier de pâte mécanique et le papier spécial ont totalisé 31,5 millions de tonnes, et la potasse 12,9 millions de tonnes. Le CN a manutentionné 49,3 % des demi-produits, contre 32,1 % pour le CP et 18,6 % pour les transporteurs de la catégorie II.

For Further Reading**Selected Publications
with Passenger Data****Lectures suggérées****Choisies parmi les publications
comportant des données sur les voyageurs**

Title	Titre	Catalogue
Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bilingual Eight issues /year	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service – Bilingue Huit numéros/année.	50-002
Air Carrier Operations In Canada – Quarterly, Bilingual.	Opérations des transporteurs aériens au Canada, Trimestriel , Bilingue.	51-002
Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, Monthly, Bilingual.	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, Mensuel, Bilingue.	51-004
Air Carrier Traffic At Canadian Airports, Quarterly. Bilingual.	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Trimestriel , Bilingue.	51-005
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report – Annual, Bilingual.	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, Annuel, Bilingue.	51-204
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report – Annual, Bilingual.	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/État-Unis, Annuel, Bilingue.	51-205
Canadian Civil Aviation – Annual, Bilingual.	Aviation civile canadienne, Annuel, Bilingue.	51-206
Air Charter Statistics – Annual, Bilingual.	Statistique des affrètement aériens, Annuel, Bilingue.	51-207
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, Occasional, issued in 1992.	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, Hors série, publiée en 1992.	51-501
Railway Carloadings, Monthly, Bilingual	Chargements ferroviaires, Mensuel, Bilingue	52-001
Railway Operating Statistics – Monthly. Bilingual.	Statistique de l'exploitation ferroviaire, Mensuel, Bilingue.	52-003
Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Monthly, Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, Mensuel, Bilingue.	53-003
Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Annual, Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, Annuel, Bilingue.	53-215
Road Motor Vehicles: Fuel Sales, Annual, Bilingual	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, Annuel, Bilingue	53-218
Road Motor Vehicles: Registrations, Annual, Bilingual	Véhicules automobiles: Immatriculations, Annuel, Bilingue	53-219
Trucking in Canada, Annual, Bilingual	Le camionnage au Canada, Annuel, Bilingue	53-222
Shipping in Canada, Annual Bilingual	Le transport maritime au Canada, Annuel, Bilingue	54-205

To order a publication you may telephone 1 613-951-7277 or use facsimile number 1 613 951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1 613 951-7277 ou utiliser le numéro du télecopieur 1 613 951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada seulement, composez le 1 800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télecopieur.

Table 5.1

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul within Canada, by Commodity Section, 1994

Commodity Section	Number of railway cars Nombre de wagons	Loaded onto railway cars Chargées sur wagons	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars - Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	461,685	37 996 682	1 883 707	765 280
III Crude materials, inedible (C.L.)	1,459,303	119 789 170	3 862 858	449 998
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	999,799	74 457 559	5 460 726	2 216 887
V End-products, inedible (C.L.)	225,832	4 460 205	1 299 075	32 264
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	54,589	16 910 339	2 023 572	40 042
VII Non-carload freight	...	8 824	32	-
Total Grand total, carload and non carload traffic	3,201,208	253 622 787	14 529 970	3 504 454

Table 5.2

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Atlantic Provinces, by Commodity Section, 1994

Commodity Section	Number of railway cars Nombre de wagons	Loaded onto railway cars Chargées sur wagons	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars - Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	2 603	188 195	1 013	3 967
III Crude materials, inedible (C.L.)	373 903	28 904 202	1 334	355
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	42 312	3 274 237	144 615	156 157
V End-products, inedible (C.L.)	7 964	78 429	-	-
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	205	1 657 572	-	-
VII Non-carload freight	...	152	-	-
Total Grand total, carload and non carload traffic	426 987	34 102 789	146 962	160 474

¹ Railway owned trailers and containers (plan II) are excluded when possible and reported under appropriate commodities according to trailer or container contents. Please refer to the Data Quality and Limitations at the beginning of this chapter.

Tableau 5.1

Marchandises payantes - transport initial ou final par chemin de fer au Canada, selon la catégorie de marchandises, 1994

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Catégorie de marchandises
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes	
-	-	-	-	Animaux vivants (charge complète) I
40 645 669	14.96	35 763 448	4 334 054	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) II
124 102 026	45.68	117 207 439	5 288 588	Matières brutes, non comestibles (charge complète) III
82 135 172	30.24	42 451 669	39 121 753	Demi-produits, non comestibles (charge complète) IV
5 791 544	2.13	2 671 977	2 962 967	Produits finals, non comestibles (charge complète) V
18 973 953	6.99	15 632 463	3 347 891	Transports spéciaux (charge complète) ¹ VI
8 856	0.00	7 185	1 634	Trafic des chargements de détail VII
271 657 211	100.00	213 734 180	55 056 892	Total général, charge complète et chargements de détail

Tableau 5.2

Marchandises payantes - transport initial ou final par chemin de fer dans les provinces de l'Atlantique, selon la catégorie de marchandises, 1994

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Catégorie de marchandises
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes	
-	-	-	-	Animaux vivants (charge complète) I
193 175	0.56	389 846	5 614	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) II
28 905 891	84.00	7 983 774	27 150	Matières brutes, non comestibles (charge complète) III
3 575 009	10.39	3 558 595	108 694	Demi-produits, non comestibles (charge complète) IV
78 429	0.23	189 221	1 694	Produits finals, non comestibles (charge complète) V
1 657 572	4.82	1 854 396	1	Transports spéciaux (charge complète) ¹ VI
152	-	3 210	-	Trafic des chargements de détail VII
34 410 225	100.00	13 979 038	143 159	Total général, charge complète et chargements de détail

¹ Quand cela est possible les remorques et conteneurs qui appartiennent aux compagnies ferroviaires (plan II) ne sont pas compris mais plutôt affectés sous leur propre commodité d'après le contenu de ceux-ci.

Veuillez consulter les qualités et limites des données au début de ce chapitre.

Table 5.3

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Quebec, by Commodity Section, 1994

Commodity Section	Number of railway cars Nombre de wagons	Loaded onto railway cars Chargées sur wagons	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars - Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	1,259	82 580	41 971	26 242
III Crude materials, inedible (C.L.)	288,628	24 807 367	325 684	175 559
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	206,075	14 032 708	650 940	827 729
V End-products, inedible (C.L.)	17,463	395 814	198 445	9 995
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	11,166	5 092 037	160 175	6 725
VII Non-carload freight	...	4 503	-	-
Total Grand total, carload and non carload traffic	524,579	44 415 011	1 377 208	1 046 251

Table 5.4

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Ontario, by Commodity Section, 1994

Commodity Section	Number of railway cars Nombre de wagons	Loaded onto railway cars Chargées sur wagons	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars - Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	43,535	3 477 961	922 643	445 476
III Crude materials, inedible (C.L.)	134,419	9 713 961	1 962 873	185 446
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	198,964	14 144 479	2 881 219	671 468
V End-products, inedible (C.L.)	172,620	3 612 270	855 164	21 455
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	40,364	5 562 751	1 694 657	8 452
VII Non-carload freight	...	2 936	32	-
Total Grand total, carload and non carload traffic	589,902	36 514 357	8 316 590	1 332 290

¹ Railway owned trailers and containers (plan II) are excluded when possible and reported under appropriate commodities according to trailer or container contents. Please refer to the Data Quality and Limitations at the beginning of this chapter.

Tableau 5.3

Marchandises payantes - transport initial ou final par chemin de fer dans la province de Québec, selon le catégorie de marchandises, 1994

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Catégorie de marchandises
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes	
-	-	-	-	Animaux vivants (charge complète) I
150 793	0.32	2 679 735	550 316	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) II
25 308 610	54.03	46 959 453	564 137	Matières brutes, non comestibles (charge complète) III
15 511 377	33.11	6 745 733	6 296 235	Demi-produits, non comestibles (charge complète) IV
604 254	1.29	688 710	234 258	Produits finals, non comestibles (charge complète) V
5 258 937	11.23	3 683 758	257 415	Transports spéciaux (charge complète) ¹ VI
4 503	0.01	1 075	-	Trafic des chargements de détail VII
46 838 470	100.00	60 758 471	7 902 361	Total général, charge complète et chargements de détail

Tableau 5.4

Marchandises payantes - transport initial ou final par chemin de fer dans la province de l'Ontario, selon le catégorie de marchandises, 1994

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Catégorie de marchandises
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes	
-	-	-	-	Animaux vivants (charge complète) I
4 846 080	10.50	12 292 570	1 377 306	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) II
11 862 280	25.70	12 647 481	2 298 588	Matières brutes, non comestibles (charge complète) III
17 697 166	38.34	10 654 348	13 799 740	Demi-produits, non comestibles (charge complète) IV
4 488 889	9.72	988 865	2 665 840	Produits finals, non comestibles (charge complète) V
7 265 860	15.74	3 684 418	2 951 187	Transports spéciaux (charge complète) ¹ VI
2 968	0.01	726	1 634	Trafic des chargements de détail VII
46 163 237	100.00	40 268 408	23 094 293	Total général, charge complète et chargements de détail

¹ Quand cela est possible les remorques et conteneurs qui appartiennent aux compagnies ferroviaires (plan II) ne sont pas compris mais plutôt affectés sous leur propre commodité d'après le contenu de ceux-ci.

Veuillez consulter les qualités et limites des données au début de ce chapitre.

Table 5.5

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Prairie Provinces, Yukon or Northwest Territories, by Commodity Section, 1994

Commodity Section	Number of railway cars Nombre de wagons	Loaded onto railway cars Chargées sur wagons	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars - Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	409,291	33 869 804	787 675	289 581
III Crude materials, inedible (C.L.)	281,487	24 222 332	1 254 570	65 976
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	383,244	31 215 829	1 086 141	438 630
V End-products, inedible (C.L.)	7,659	106 976	204 737	570
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	443	2 407 119	93 498	24 865
VII Non-carload freight	...	321	-	-
Total Grand total, carload and non carload traffic	1,082,124	91 822 377	3 426 635	819 617

Table 5.6

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of British Columbia, by Commodity Section, 1994

Commodity Section	Number of railway cars Nombre de wagons	Loaded onto railway cars Chargées sur wagons	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars - Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	4,997	378 142	130 405	14
III Crude materials, inedible (C.L.)	380,866	32 141 308	318 397	22 662
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	169,204	11 790 306	697 811	122 903
V End-products, inedible (C.L.)	20,126	266 716	40 729	244
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	2,411	2 190 860	75 242	-
VII Non-carload freight	...	912	-	-
Total Grand total, carload and non carload traffic	577,604	46 768 253	1 262 575	145 822

¹ Railway owned trailers and containers (plan II) are excluded when possible and reported under appropriate commodities according to trailer or container contents. Please refer to the Data Quality and Limitations at the beginning of this chapter.

Tableau 5.5

Marchandises payantes - transport initial ou final par chemin de fer dans les provinces des Prairies, dans le Yukon ou les Territoires du Nord-Ouest, selon la catégorie de marchandises, 1994

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Catégorie de marchandises	
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
-	-	-	-	Animaux vivants (charge complète)	I
34 947 060	36.38	1 352 428	1 077 897	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
25 542 878	26.59	4 934 384	1 987 777	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
32 740 600	34.08	6 548 304	14 121 361	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
312 283	0.33	550 603	41 556	Produits finals, non comestibles (charge complète)	V
2 525 482	2.63	3 244 415	105 073	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
321	-	1 133	-	Trafic des chargements de détail	VII
96 068 629	100.00	16 631 265	17 333 663	Total général, charge complète et chargements de détail	

Tableau 5.6

Marchandises payantes - transport initial ou final par chemin de fer dans la province de la Colombie-Britanique, selon la catégorie de marchandises, 1994

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Catégorie de marchandises	
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
-	-	-	-	Animaux vivants (charge complète)	I
508 561	1.06	19 048 869	1 322 921	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
32 482 367	67.42	44 682 347	410 938	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
12 611 020	26.18	14 944 689	4 795 723	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
307 689	0.64	254 578	19 619	Produits finals, non comestibles (charge complète)	V
2 266 102	4.70	3 165 476	34 215	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
912	0.00	1 041	-	Trafic des chargements de détail	VII
48 176 650	100.00	82 096 999	6 583 418	Total général, charge complète et chargements de détail	

¹ Quand cela est possible les remorques et conteneurs qui appartiennent aux compagnies ferroviaires (plan II) ne sont pas compris mais plutôt affectés sous leur propre commodité d'après le contenu de ceux-ci.

Veuillez consulter les qualités et limites des données au début de ce chapitre.

Table 5.7

Leading Commodities Transported by Railways within Canada, 1994

Commodity No.	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis
			Cars - Wagons	Tonnes	Destined to Canadian points
				À destination du Canada	À destination des États-Unis
208 Iron ore and concentrates	459,233	37 570 148	20 907	-	-
238 Bituminous coal	388,475	35 730 600	239 051	41 083	-
034 Wheat	296,321	25 432 746	397 373	192 700	-
630 C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) ¹	...	11 481 174	1 593 550	27 275	-
416 Muriate of potassium(potash)	140,841	12 717 235	3 106	4 163	-
190 Pulpwood chips	157,155	9 372 553	219 562	6 891	-
308 Lumber	138,511	9 219 298	93 513	267 575	-
330 Woodpulp	121,452	8 887 288	339 920	235 129	-
024 Barley	66,176	5 252 302	26 705	56 476	-
202 Bauxite ore and alumina	56,879	5 180 378	37 081	3 800	-
170 Rapeseed	64,453	5 114 849	33 898	-	-
334 Newsprint paper	82,945	4 982 952	23 686	34 566	-
276 Gypsum	52,807	4 554 727	3 185	603	-
290 Sulphur, n.e.s.	41,348	3 829 329	68	-	-
628 T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) ¹	...	3 286 819	318 324	11 653	-
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s.	40,515	3 154 487	69 480	80 775	-
382 Sulphuric acid	34,131	3 010 452	43 184	7 757	-
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s.	30,138	2 670 433	368 208	6 789	-
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms	28,701	2 168 808	502 725	60 795	-
554 Passenger automobiles and chassis	92,489	1 856 468	407 880	11 687	-
214 Nickel-copper ores and concentrates	31,095	2 257 374	636	-	-
182 Logs and bolts of wood	34,194	2 214 552	15 053	13 850	-
228 Iron and steel scrap	20,125	1 341 576	743 072	8 055	-
516 Portland cement, standard	21,843	1 918 902	164 940	2 194	-
558 Road motor vehicles, n.e.s.	91,910	1 697 128	209 905	1 182	-
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg)	25,930	1 642 909	199 267	35 948	-
284 Common salt, rock or bulk	17,536	1 686 549	36 610	51 895	-
402 Alcohols and their derivatives	20,374	1 671 818	34 001	15 469	-
336 Groundwood printing and specialty paper	11,237	711 040	93 099	902 333	-
322 Wood building boards, n.e.s.	19,925	1 319 365	95 117	172 884	-
400 Hydrocarbons and their derivatives	16,978	1 382 757	78 749	30 599	-
468 Sheet and strip, steel	18,280	1 357 425	123 514	337	-
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s.	11,968	1 052 966	371 926	42 199	-
288 Liquid sulphur	16,422	1 459 944	327	86	-
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic)	39,678	1 437 497	2 647	-	-
222 Zinc ore and concentrates	16,557	1 372 581	35 108	-	-
028 Oats	18,752	1 367 832	5 483	8 323	-
204 Copper ores and concentrates	10,607	934 946	347 530	-	-
104 Vegetables, dried	14,602	1 120 018	90 793	5 336	-
270 Limestone, crushed or broken, n.e.s.	14,204	1 145 142	1 882	32 364	-
240 Lignite coal	12,948	1 133 103	13 671	-	-
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s.	13,391	1 042 446	63 774	20 351	-
136 Oil seed meals(incl.cake) n.e.s.	14,310	1 035 441	5 904	5 703	-
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies	20,231	461 385	523 871	5 520	-
344 Paperboard, n.e.s.	14,562	740 714	181 475	36 709	-
282 Phosphate rock	8,486	752 837	184 418	970	-
370 Vegetable oils and fats, n.e.s.	11,945	892 236	28 886	239	-
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s.	8,441	647 767	255 570	2 187	-
138 Feeds of vegetable origin, n.e.s.	10,499	786 244	31 885	59 337	-
404 Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives	7,838	669 812	183 397	22 052	-

¹ Railway owned trailers and containers (plan II) are excluded when possible and reported under appropriate commodities according to trailer or container contents. Please refer to the Data Quality and Limitations at the beginning of this chapter.

Tableau 5.7

Principales marchandises transportées par chemin de fer au Canada, 1994

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Type de marchandises	N°
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général États-Unis	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des	Type de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
37 591 055	13.838	37 597 915	9	Minéraux et concentrés de fer	208
36 010 734	13.256	33 934 466	592 523	Houille grasse	238
26 022 819	9.579	24 326 323	1 211 011	Blé	034
				C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) ¹	630
13 101 999	4.823	10 747 526	2 349 483	Chlorure (muriate) de potassium	416
12 724 504	4.684	7 156 344	5 620 500	Copeaux de bois à pâte	190
9 599 006	3.533	8 681 150	772 422	Bois de construction	308
9 580 386	3.527	2 001 279	7 803 225	Pâte de bois	330
9 462 337	3.483	5 468 661	3 825 940	Orge	024
5 335 483	1.964	4 266 744	1 006 331	Minéraux de bauxite et alumine	202
5 221 259	1.922	4 693 214	209 766	Colza	170
5 148 747	1.895	5 015 914	66 259	Papier journal	334
5 041 204	1.856	1 015 258	3 948 884	Gypse	276
4 558 515	1.678	4 667 234	5 228	Soufre n.d.a.	290
3 829 397	1.41	3 801 741	2 866	R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) ¹	628
				Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	388
3 616 796	1.331	3 296 587	343 588	Acide sulfurique	382
3 304 742	1.217	1 970 346	1 319 725	Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	418
3 061 393	1.127	1 391 258	1 123 528	Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	426
3 045 430	1.121	1 486 221	1 620 620	Voitures particulières et châssis	554
2 732 328	1.006	1 621 880	1 140 690	Minéraux et concentrés de nickel-cuivre	214
				Billes et billets de bois	182
2 276 035	0.838	813 785	1 310 820	Ferraille de fer et d'acier	228
2 258 010	0.831	2 256 023	1 907	Ciment portland ordinaire	516
2 243 455	0.826	2 124 634	99 992	Véhicules automobiles routiers n.d.a.	558
2 092 703	0.77	1 654 360	462 851	Gaz raffinés et manufacturés, combustibles	450
2 086 036	0.768	945 203	1 100 873	Sel gemme de saline	284
1 908 215	0.702	753 430	1 084 694	Alcools et leurs dérivés	402
1 878 124	0.691	745 598	1 073 193	Papier de pâte mécanique et papier spécial	336
1 775 054	0.653	1 689 435	116 518	Panneaux de bois de construction n.d.a.	322
1 721 288	0.634	1 163 744	583 100	Hydrocarbures et leurs dérivés	400
1 706 472	0.628	220 097	1 653 638	Feuilles et feuillards d'acier	468
1 587 366	0.584	576 998	1 100 553	Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	394
1 492 105	0.549	970 879	526 612	Soufre liquide	288
1 480 602	0.545	1 209 979	120 804	Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	626
1 467 091	0.54	797 245	575 845	Minéraux et concentrés de zinc	222
				Avoine	028
1 460 357	0.538	107 973	1 357 092	Minéraux et concentrés de cuivre	204
1 440 144	0.53	1 467 136	239	Légumes séchés	104
				Pierre calcaire concassée n.d.a.	270
1 407 689	0.518	1 369 263	34 957	Lignites	240
1 381 638	0.509	1 177 468	199 081	Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	480
1 282 476	0.472	1 391 061	53 218	Farines de graines oléagineuses (y compris les moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	136
1 216 147	0.448	1 173 919	46 289	Carton n.d.a.	556
1 179 388	0.434	1 114 239	64 880	Roche phosphatée	344
1 146 774	0.422	1 114 827	549	Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s	282
1 126 571	0.415	109 401	1 049 200	Produits chimiques industriels n.d.a.	370
				Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	432
1 047 048	0.385	568 236	441 894	Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	138
990 776	0.365	637 791	371 373		404
958 898	0.353	719 099	263 888		
938 225	0.345	998 131	970		
921 361	0.339	553 114	369 692		
905 524	0.333	788 778	119 485		
877 466	0.323	712 851	160 273		
875 261	0.322	639 367	247 971		

1 Quand cela est possible les remorques et conteneurs qui appartiennent aux compagnies ferroviaires (plan II) ne sont pas compris mais plutôt affectés sous leur propre commodité d'après le contenu de ceux-ci.

Veuillez consulter les qualités et limites des données au début de ce chapitre.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1994

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1994

Commodity - Produit	No.	Class I - Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific		
		Canadien National	Canadien Pacifique		
024 Barley - Orge					
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	43 685	21 387	1 064	66 136
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	3 436 566	1 731 107	82 074	5 249 747
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	20 271	25 918	429 437	475 626
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U à destination du Canada	"	17 042	9 403	256	26 701
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U à destination des É.-U	"	-	56 477	-	56 477
6 Total carried - Total transporté ¹	"	3 473 879	1 822 905	511 767	5 808 551
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	2 766 821	1 443 133	19 071	4 229 025
8 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	496 890	13 648	62 665	573 203
9 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	210 168	366 124	430 032	1 006 324
028 Oats - Avoine					
10 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	12 190	5 553	1 001	18 744
11 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	901 925	394 985	70 485	1 367 395
12 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	20 070	18 911	26 679	65 660
13 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U à destination du Canada	"	4 896	585	-	5 481
14 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U à destination des É.-U	"	-	8 322	-	8 322
15 Total carried - Total transporté ¹	"	926 891	422 803	97 164	1 446 858
16 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	782 194	371 116	23 188	1 176 498
17 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	33 073	1 752	36 462	71 287
18 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	111 624	49 936	37 514	199 074
034 Wheat - Blé					
19 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	135 939	154 577	5 802	296 318
20 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	11 260 549	13 672 652	499 326	25 432 527
21 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	75 067	19 162	15 764	109 993
22 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U à destination du Canada	"	183 036	213 266	1 070	397 372
23 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U à destination des É.-U	"	219	192 476	-	192 695
24 Total carried - Total transporté ¹	"	11 518 871	14 097 556	516 160	26 132 587
25 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	10 855 408	13 395 262	28 575	24 279 245
26 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	227 828	47 775	366 739	642 342
27 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	435 635	654 520	120 845	1 211 000
104 Vegetables, dried - Légumes séchés					
28 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	8 153	6 438	3	14 594
29 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	618 264	500 803	253	1 119 320
30 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	25 009	807	179	25 995
31 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U à destination du Canada	"	45 448	6 876	3 167	55 491
32 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U à destination des É.-U	"	4 678	659	-	5 337
33 Total carried - Total transporté ¹	"	693 399	509 145	3 599	1 206 143
34 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	668 287	467 476	2 311	1 138 074
35 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 341	19 156	1 288	21 785
36 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	23 772	22 513	-	46 285

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1994 - Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1994 - suite

Commodity - Produit		Class I - Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific		
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
No.					
136 Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.					
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	7 573	4 804	1 914	14 291
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	536 855	351 055	146 274	1 034 184
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	24 358	1 890	140 552	166 800
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	3 037	2 185	681	5 903
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	71	5 555	78	5 704
6 Total carried - Total transporté ¹	"	564 321	360 685	287 585	1 212 591
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	325 817	226 856	1 389	554 062
8 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	190 662	25 216	756	216 634
9 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	47 841	108 612	285 441	441 894
992 Total -Total					
10 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	239 233	208 799	13 156	461 188
11 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	19 086 859	17 808 198	1 079 836	37 974 893
12 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	335 912	107 177	641 296	1 084 385
13 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 015 611	649 525	98 302	1 763 438
14 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	227 398	485 468	52 394	765 260
15 Total carried - Total transporté ¹	"	20 665 780	19 050 368	1 871 828	41 587 976
16 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	18 050 589	17 158 042	156 615	35 365 246
17 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 163 180	201 075	524 734	1 888 989
18 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 452 012	1 691 251	1 190 479	4 333 742
170 Rapeseed - Colza					
19 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	37 261	25 813	1 384	64 458
20 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	2 942 260	2 071 923	101 942	5 116 125
21 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	406	-	158	564
22 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	31 953	-	1 944	33 897
23 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	-	-	-
24 Total carried - Total transporté ¹	"	2 974 619	2 071 923	104 044	5 150 586
25 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	2 947 508	2 031 588	37 948	5 017 044
26 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	2 040	-	65 242	67 282
27 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	25 070	40 335	852	66 257
182 Logs and bolts of wood - Billes et billets de bois					
28 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	7 802	12 217	14 160	34 179
29 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	430 539	773 002	1 009 954	2 213 495
30 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	8 088	10 905	457	19 450
31 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	-	14 987	21	15 008
32 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	7 967	4 287	1 591	13 845
33 Total carried - Total transporté ¹	"	446 594	803 181	1 012 023	2 261 798
34 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	418 390	713 337	991 950	2 123 677
35 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	2 617	17 576	17 942	38 135
36 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	25 586	72 269	2 132	99 987

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1994 - Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1994 - suite

Commodity - Produit	No.	Class I - Classe I		Total class II	Grand total all railways		
		Canadian National	Canadian Pacific				
190 Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte							
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	98 840	13 850	44 442	157 132		
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	5 951 113	648 739	2 771 334	9 371 186		
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	133 436	14 728	14 817	162 981		
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	219 560	-	-	219 560		
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	5 857	-	1 036	6 893		
6 Total carried - Total transporté ¹	"	6 309 966	663 467	2 787 187	9 760 620		
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	5 289 455	660 905	2 729 365	8 679 725		
8 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	251 743	-	56 731	308 474		
9 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	768 769	2 562	1 090	772 421		
202 Bauxite ore and alumina - Minéraux de bauxite et alumine							
10 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	5 857	4 595	46 426	56 878		
11 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	505 892	412 198	4 262 203	5 180 293		
12 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	319	445	7 873	8 637		
13 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	4 329	29 173	2 539	36 041		
14 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	3 798	-	3 798		
15 Total carried - Total transporté ¹	"	510 540	445 614	4 272 615	5 228 769		
16 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	309 067	441 160	3 941 321	4 691 548		
17 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	2 404	445	324 610	327 459		
18 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	199 069	4 011	6 683	209 763		
204 Copper ores and concentrates - Minéraux et concentrés de cuivre							
19 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	4 474	4 940	1 193	10 607		
20 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	387 713	443 479	103 757	934 949		
21 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	47 946	115 320	470 816	634 082		
22 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	107 404	239 596	530	347 530		
23 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	-	-	-		
24 Total carried - Total transporté ¹	"	543 063	798 395	575 103	1 916 561		
25 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	480 907	371 912	538 197	1 391 016		
26 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	61 540	393 563	17 224	472 327		
27 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	616	32 919	19 681	53 216		
208 Iron ore and concentrates - Minéraux et concentrés de fer							
28 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	73	-	462,217	462,290		
29 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	5 983	-	37 563 997	37 569 980		
30 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 563	-	9 837 159	9 838 722		
31 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	9 632	11 206	65	20 903		
32 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	-	-	-		
33 Total carried - Total transporté ¹	"	17 178	11 206	47 401 221	47 429 605		
34 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	17 178	11 206	37 569 532	37 597 916		
35 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	-	-	9 831 680	9 831 680		
36 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	-	-	9	9		

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1994 - Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1994 - suite

Commodity - Produit	Class I - Classe I		Total class II	Grand total all railways
	Canadian National	Canadian Pacific		
	Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
No.				
214 Nickel-copper ores and concentrates - Minéraux et concentrés de nickel-cuivre				
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	31,095	-	31,095
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	2 257 372	-	2 257 372
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	73	-	73
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U. à destination du Canada	"	636	-	636
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U. à destination des É.-U	"	-	-	-
6 Total carried - Total transporté ¹	"	2 258 081	-	2 258 081
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	2 256 022	-	2 256 022
8 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	152	-	152
9 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 906	-	1 906
222 Zinc ore and concentrates - Minéraux et concentrés de zinc				
10 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	9,312	4,828	2,417
11 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	792 303	371 811	208 663
12 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	181	2 538	90
13 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U. à destination du Canada	"	19 256	15 849	35 105
14 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U. à destination des É.-U	"	-	-	-
15 Total carried - Total transporté ¹	"	792 484	393 605	224 602
16 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	786 296	393 456	189 512
17 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	6 189	149	-
18 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	-	-	6 338
19 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	-	-	35 090
228 Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier				
19 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	12,435	4,784	2,581
20 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	813 848	317 309	194 784
21 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	23 220	16 790	11 375
22 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U. à destination du Canada	"	112 320	619 445	10 238
23 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U. à destination des É.-U	"	3 856	3 566	632
24 Total carried - Total transporté ¹	"	953 244	957 110	217 029
25 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	723 498	915 154	5 747
26 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	7 475	4 893	9 587
27 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	222 271	37 062	201 697
238 Bituminous coal - Houille grasse				
28 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	109,997	169,680	108,798
29 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	10 219 550	16 188 098	9 322 950
30 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	5 387 654	15 546	2 154
31 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U. à destination du Canada	"	32 963	523	205 532
32 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U. à destination des É.-U	"	-	-	41 083
33 Total carried - Total transporté ¹	"	15 640 167	16 204 167	9 571 719
34 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	15 569 404	15 693 925	2 670 497
35 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	-	29 564	6 860 139
36 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	70 763	480 677	41 083

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1994 - Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1994 - suite

Commodity - Produit	Class I - Classe I		Total class II	Grand total all railways
	Canadian National	Canadian Pacific		
	Canadien National	Canadien Pacifique		
No.			Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
240 Lignite coal - Lignites				
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	1 357	11 591	- 12 948
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	90 701	1 042 401	- 1 133 102
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	374 055	-	- 374 055
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U à destination du Canada	"	13 658	13	- 13 671
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U à destination des É.-U	"	-	-	-
6 Total carried - Total transporté ¹	"	478 414	1 042 414	- 1 520 828
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	477 878	636 949	- 1 114 827
8 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	-	405 453	- 405 453
9 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	536	13	- 549
270 Limestone, crushed or broken, n.e.s. - Pierre calcaire concassée n.d.a.				
10 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	9 465	913	3 826 14 204
11 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	849 308	73 058	222 777 1 145 143
12 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	2 325	-	- 2 325
13 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U à destination du Canada	"	1 109	691	- 1 800
14 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U à destination des É.-U	"	16 314	3 198	12 856 32 368
15 Total carried - Total transporté ¹	"	869 056	76 947	235 633 1 181 636
16 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	846 093	43 026	222 777 1 113 896
17 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	-	2 427	- 2 427
18 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	20 962	31 495	12 856 65 313
276 Gypsum - Gypse				
19 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	34 430	18 377	- 52 807
20 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	3 166 638	1 388 087	- 4 554 725
21 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	5 987	-	- 5 987
22 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U à destination du Canada	"	3 008	-	177 3 185
23 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U à destination des É.-U	"	-	601	- 601
24 Total carried - Total transporté ¹	"	3 175 633	1 388 688	177 4 564 498
25 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	3 175 633	1 377 928	177 4 553 738
26 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	-	5 536	- 5 536
27 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	-	5 224	- 5 224
284 Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline				
28 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	12 099	464	4 973 17 536
29 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 060 708	41 362	584 477 1 686 547
30 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	2 380	87 742	16 595 106 717
31 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U à destination du Canada	"	45	253	36 310 36 608
32 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U à destination des É.-U	"	51 806	-	90 51 896
33 Total carried - Total transporté ¹	"	1 114 939	129 357	637 472 1 881 768
34 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 000 437	105 263	583 733 1 689 433
35 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	26 746	184	48 887 75 817
36 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	87 757	23 910	4 852 116 519

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1994 - Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1994 - suite

Commodity - Produit	No.	Class I - Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific		
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
288 Liquid sulphur - Soufre liquide					
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	5 326	10 432	649	16 407
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	472 100	931 404	56 177	1 459 681
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	3 357	10 770	14 127
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	34	291	-	325
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	-	86	86
6 Total carried - Total transporté	"	472 134	935 052	67 033	1 474 219
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	46 645	50 216	10 770	107 631
8 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	8 880	2 649	-	11 529
9 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	416 608	882 186	56 263	1 355 057
290 Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.					
10 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	15 223	19 408	6 713	41 344
11 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 430 654	1 786 895	611 407	3 828 956
12 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	5	2 281	2 286
13 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	-	-	69	69
14 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	-	-	-
15 Total carried - Total transporté	"	1 430 654	1 786 900	613 757	3 831 311
16 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 429 246	1 786 256	585 866	3 801 368
17 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 408	65	25 605	27 078
18 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	-	579	2 285	2 864
993 Total - Total					
19 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	396 308	354 963	710 776	1 462 047
20 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	31 550 990	30 442 597	57 781 336	119 774 923
21 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	6 173 011	458 784	10 658 527	17 290 322
22 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 493 846	1 852 904	470 893	3 817 643
23 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	227 784	130 387	94 498	452 669
24 Total carried - Total transporté	"	39 445 631	32 884 672	69 005 254	141 335 557
25 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	36 647 260	29 574 504	50 804 315	117 026 079
26 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	541 705	1 016 620	17 466 650	19 024 975
27 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	2 256 665	2 293 548	734 288	5 284 501
308 Lumber - Bois de construction					
28 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	73 200	16 934	43 836	133 970
29 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	4 800 592	1 217 556	2 963 213	8 981 361
30 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	971 693	325 176	891 675	2 188 544
31 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	36 400	45 207	7 028	88 635
32 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	61 149	81 352	125 077	267 578
33 Total carried - Total transporté	"	5 869 834	1 669 291	3 986 993	11 526 118
34 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 167 749	299 324	507 450	1 974 523
35 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	128 999	62 393	1 770 429	1 961 821
36 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	4 573 085	1 307 573	1 709 116	7 589 774

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1994 - Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1994 - suite

Commodity - Produit	No.		Class I - Classe I		Total class II	Grand total all railways
			Canadian National	Canadian Pacific		
			Canadian National	Canadian Pacific		
322 Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.						
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	14 670	2 633	2 559	19 862	
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	966 862	171 422	177 921	1 316 205	
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	81 620	67 124	143 911	292 655	
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U. à destination du Canada	"	22 574	57 838	14 505	94 917	
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U. à destination des É.-U.	"	49 157	122 468	1 259	172 884	
6 Total carried - Total transporté ¹	"	1 120 213	418 852	337 596	1 876 661	
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	374 747	119 200	13 980	507 927	
8 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	163 218	58 108	127 874	349 200	
9 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	582 248	241 544	195 741	1 019 533	
330 Woodpulp - Pâte de bois						
10 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	48 837	45 007	27 595	121 439	
11 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	3 676 691	3 160 142	2 049 494	8 886 327	
12 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	168 622	107 552	481 929	758 103	
13 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U. à destination du Canada	"	166 011	131 762	25 336	323 109	
14 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U. à destination des É.-U.	"	107 451	117 219	10 463	235 133	
15 Total carried - Total transporté ¹	"	4 118 775	3 516 675	2 567 222	10 202 672	
16 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	2 035 744	1 708 234	1 641 625	5 385 603	
17 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	193 162	272 154	527 957	993 273	
18 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 889 869	1 536 287	397 641	3 823 797	
334 Newsprint paper - Papier journal						
19 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	43 873	22 441	16 594	82 908	
20 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	2 603 892	1 378 397	998 497	4 980 786	
21 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	372 114	85 322	445 807	903 243	
22 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U. à destination du Canada	"	985	22 586	112	23 683	
23 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U. à destination des É.-U.	"	2 097	23 277	9 190	34 564	
24 Total carried - Total transporté ¹	"	2 979 088	1 509 582	1 453 606	5 942 276	
25 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	713 767	193 362	108 004	1 015 133	
26 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	21 905	185 297	771 064	978 266	
27 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	2 243 418	1 130 923	574 538	3 948 879	
336 Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial						
28 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	8 577	2 435	225	11 237	
29 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	556 512	143 712	10 820	711 044	
30 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	131 150	4 742	110 095	245 987	
31 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U. à destination du Canada	"	27 576	62 686	1 548	91 810	
32 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U. à destination des É.-U.	"	534 105	348 582	19 647	902 334	
33 Total carried - Total transporté ¹	"	1 249 343	559 722	142 110	1 951 175	
34 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	183 732	33 436	1 076	218 244	
35 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	3 826	74 740	728	79 294	
36 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 061 785	451 546	140 309	1 653 640	

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1994 - Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1994 - suite

Commodity - Produit	Class I - Classe I		Total class II	Grand total all railways	
	Canadian National	Canadian Pacific			
	Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
No.					
382 Sulphuric acid - Acide sulfurique					
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	13 792	7 880	12 463	34 135
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 195 872	702 477	1 112 269	3 010 618
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	95 908	281 996	108 859	486 763
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	20 123	3 408	19 650	43 181
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	7 313	12	354	7 679
6 Total carried - Total transporté ¹	"	319 216	987 893	1 241 132	3 548 241
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	904 501	333 231	153 362	1 391 094
8 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	26 429	44 186	963 004	1 033 619
9 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	388 286	610 475	124 767	1 123 528
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.					
10 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	21 545	16 783	2 187	40 515
11 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 759 139	1 228 069	167 330	3 154 538
12 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	21 131	26 326	37 197	84 654
13 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	25 686	38 718	5 050	69 454
14 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	19 950	572	60 252	80 774
15 Total carried - Total transporté ¹	"	1 825 906	1 293 685	269 829	3 389 420
16 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 392 590	546 060	31 698	1 970 348
17 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	49 288	33 433	28 707	111 428
18 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	384 028	714 192	209 424	1 307 644
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.					
19 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	5 633	4 225	2 073	11 931
20 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	492 987	379 289	177 780	1 050 056
21 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	56 178	15 366	20 014	91 558
22 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	123 544	167 732	75 856	367 132
23 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	497	3 581	38 119	42 197
24 Total carried - Total transporté ¹	"	673 206	565 968	311 769	1 550 943
25 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	431 979	269 368	90 449	791 796
26 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	25 147	58 091	103 629	186 867
27 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	216 081	238 510	117 689	572 280
400 Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés					
28 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	10 977	4 978	1 023	16 978
29 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	886 857	416 329	79 574	1 382 760
30 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	8 686	3 065	21 101	32 852
31 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	47 807	15 802	14 180	77 789
32 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	159	30 440	-	30 599
33 Total carried - Total transporté ¹	"	943 509	465 636	114 855	1 524 000
34 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	686 309	272 202	10 640	969 151
35 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	13 314	2 956	11 974	28 244
36 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	243 887	190 479	92 242	526 608

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1994 - Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1994 - suite

Commodity - Produit	No.	#	Class I - Classe I		Total class II	Grand total all railways
			Canadian National	Canadian Pacific		
		T	Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
402 Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	5 801	14 428	145	20 374
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	412 470	1 249 856	9 489	1 671 815
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	10 821	640	63 509	74 970
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U à destination du Canada	"	7 079	20 584	5 991	33 654
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U à destination des É.-U	"	1 330	12 372	1 764	15 466
6	Total carried - Total transporté ¹	"	431 700	1 283 452	80 753	1 795 905
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	249 302	856 430	56 546	1 162 278
8	Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	79 089	22 411	138	101 638
9	Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	103 308	404 611	24 069	531 988
416 Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium						
10	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	67 344	73 497	-	140 841
11	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	6 064 512	6 652 721	-	12 717 233
12	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	10 551	808	159 513	170 872
13	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U à destination du Canada	"	90	3 010	-	3 100
14	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U à destination des É.-U	"	362	3 802	-	4 164
15	Total carried - Total transporté ¹	"	6 075 515	6 660 341	159 513	12 895 369
16	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	3 416 133	3 610 014	130 195	7 156 342
17	Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	17 061	101 469	-	118 530
18	Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	2 642 321	2 948 859	29 318	5 620 498
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.						
19	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	13 322	16 144	674	30 140
20	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 155 875	1 455 051	59 758	2 670 684
21	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	20 718	74 635	179 316	274 669
22	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U à destination du Canada	"	28 679	308 846	29 391	366 916
23	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U à destination des É.-U	"	-	6 433	354	6 787
24	Total carried - Total transporté ¹	"	1 205 272	1 844 965	268 819	3 319 056
25	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	709 375	735 286	36 948	1 481 609
26	Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	196 765	35 616	3 855	236 236
27	Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	299 132	1 074 063	228 015	1 601 210
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilées & formes de base						
28	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	24 885	2 309	1 384	28 578
29	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 857 284	192 273	110 030	2 159 587
30	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	58 714	40 343	73 107	172 164
31	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U à destination du Canada	"	227 043	250 922	21 795	499 760
32	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U à destination des É.-U	"	7 816	32 600	20 378	60 794
33	Total carried - Total transporté ¹	"	2 150 857	516 138	225 310	2 892 305
34	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 135 130	374 391	64 726	1 574 247
35	Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	116 112	18 033	43 230	177 375
36	Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	899 614	123 714	117 353	1 140 681

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1994 - Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1994 - suite

Commodity - Produit	No.	Class I - Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific		
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)					
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	7 448	12 442	6 119	26 009
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	468 097	788 432	386 379	1 642 908
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	26 336	34 568	160 375	221 279
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	69 452	45 938	83 842	199 232
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	707	1 536	33 704	35 947
6 Total carried - Total transporté ¹	"	564 592	870 474	664 300	2 099 366
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	321 194	351 183	73 076	745 453
8 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	38 606	22 276	220 054	280 936
9 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	204 792	497 016	371 169	1 072 977
468 Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier					
10 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	6 223	8 589	3 467	18 279
11 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	452 090	649 956	254 176	1 356 222
12 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	265 027	19 214	1 755	285 996
13 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	40 359	78 892	742	119 993
14 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	75	-	76	151
15 Total carried - Total transporté ¹	"	757 551	748 062	256 749	1 762 362
16 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	691 069	489 599	561	1 181 229
17 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	8 795	197 148	254 384	460 327
18 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	57 687	61 315	1 804	120 806
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium					
19 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	13 000	83	308	13 391
20 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 016 759	5 648	20 033	1 042 440
21 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 413	1	31 520	32 934
22 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	904	464	62 402	63 770
23 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	19 936	-	414	20 350
24 Total carried - Total transporté ¹	"	1 039 012	6 113	114 369	1 159 494
25 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	42 239	4 900	62 262	109 401
26 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	615	140	140	895
27 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	996 160	1 074	51 967	1 049 201
516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire					
28 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	10 585	9 086	2 172	21 843
29 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	932 175	790 562	196 321	1 919 058
30 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	3 071	8 451	55 061	66 583
31 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	3 444	119 191	41 831	164 466
32 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	86	2 108	-	2 194
33 Total carried - Total transporté ¹	"	938 776	920 312	293 213	2 152 301
34 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	544 704	315 253	84 982	944 939
35 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	35 488	67 454	3 550	106 492
36 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	358 584	537 606	204 680	1 100 870

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1994 - Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1994 - suite

Commodity - Produit	No.	Class I - Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific		
		Canadien National	Canadien Pacifique		
994 Total -Total					
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	516 334	310 231	168 003	994 568
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	38 233 508	24 293 117	11 631 492	74 158 117
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	3 191 442	1 380 056	3 843 019	8 414 517
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 122 006	2 389 416	861 260	5 372 682
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	935 831	875 115	405 899	2 216 845
6 Total carried - Total transporté ¹	"	44 482 787	28 937 704	16 741 670	90 162 161
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	23 087 824	13 980 329	5 001 687	42 069 840
8 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 603 015	1 454 342	6 301 262	9 358 619
9 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	19 791 947	13 503 031	5 438 719	38 733 697
554 Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis					
10 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	12 897	39 341	30 474	82 712
11 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	157 291	794 531	777 013	1 728 835
12 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	16 214	7 568	6 637	30 419
13 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	174 541	196 384	30 287	401 212
14 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	3	11 685	11 688
15 Total carried - Total transporté ¹	"	348 046	998 486	825 622	2 172 154
16 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	321 914	429 380	9 948	761 242
17 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	25 234	43 948	30 939	100 121
18 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	898	525 157	784 735	1 310 790
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles					
19 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	9 714	5 054	5 463	20 231
20 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	188 830	57 321	215 232	461 383
21 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	5 846	31 096	16 400	53 342
22 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	151 757	335 458	2 606	489 821
23 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	4 305	59	1 137	5 501
24 Total carried - Total transporté ¹	"	350 738	423 934	235 375	1 010 047
25 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	155 961	411 585	36 176	603 722
26 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	32 148	276	2 533	34 857
27 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	162 628	12 073	196 666	371 367
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.					
28 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	56 987	28 950	5 851	91 788
29 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 133 212	467 573	93 748	1 694 533
30 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	8 676	4 628	121	13 425
31 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	103 262	68 115	6 239	177 616
32 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	125	99	633	857
33 Total carried - Total transporté ¹	"	1 245 275	540 415	100 741	1 886 431
34 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	488 315	167 729	4 235	660 279
35 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	97 105	38 564	6 116	141 785
36 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	659 855	334 123	90 391	1 084 369

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1994 - Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1994 - suite

Commodity - Produit	No.	Class I - Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific		
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
995 Total -Total					
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	93 558	79 218	42 975	215 751
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 709 427	1 482 830	1 133 114	4 325 371
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	56 410	52 805	53 911	163 126
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	474 156	666 147	79 610	1 219 913
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	10 003	5 007	15 543	30 553
6 Total carried - Total transporté ¹	"	2 249 996	2 206 789	1 282 178	5 738 963
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 191 735	1 142 130	115 740	2 449 605
8 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	172 092	98 398	56 576	327 066
9 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	886 168	966 261	1 109 862	2 962 291
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs					
10 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	25 178	14 292	208	39 678
11 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 019 431	415 393	2 677	1 437 501
12 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	472	425	9	906
13 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	115	72	331	518
14 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	-	-	-
15 Total carried - Total transporté ¹	"	1 020 018	415 890	3 017	1 438 925
16 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 019 806	415 350	2 830	1 437 986
17 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	118	403	178	699
18 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	93	136	9	238
628 T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans I & V) - R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans I & V)²					
19 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	...	...	...	...
20 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 929 962	976 522	380 475	3 286 959
21 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	29 747	3 555	-	33 302
22 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	248 748	69 372	-	318 120
23 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	10 331	1 322	-	11 653
24 Total carried - Total transporté ¹	"	2 218 788	1 050 771	380 475	3 650 034
25 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 976 356	939 909	380 260	3 296 525
26 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	125	9 790	-	9 915
27 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	242 306	101 072	215	343 593
630 C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans I & V) - C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans I & V)²					
28 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	...	...	...	...
29 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	5 436 259	6 044 362	-	11 480 621
30 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 933	47 516	-	49 449
31 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	334 208	1 447 840	-	1 782 048
32 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	24 637	3 172	-	27 809
33 Total carried - Total transporté ¹	"	5 797 037	7 542 890	-	13 339 927
34 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	5 312 494	5 624 037	-	10 936 531
35 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	713	52 681	-	53 394
36 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	483 830	1 866 171	-	2 350 001

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1994 - Concluded

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1994 - fin

Commodity - Produit	Class I - Classe I		Total class II	Grand total all railways
	Canadian National	Canadian Pacific		
	Canadien National	Canadien Pacifique		
No.				
996 Total -Total				
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	25 792	14 554	13 565
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	8 405 794	7 442 113	1 052 013
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	36 101	52 039	18 216
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U à destination du Canada	"	592 418	1 519 660	97 636
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U à destination des É.-U	"	35 472	4 771	225
6 Total carried - Total transporté ¹	"	9 069 785	9 018 583	1 168 090
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	8 339 495	6 986 665	465 597
8 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 240	62 880	52 300
9 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	729 050	1 969 039	650 191
998 Grand total, carload and non carload traffic -Total général, charge complète et chargements de détail				
10 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	1 271 225	967 765	948 475
11 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	98 989 822	81 468 856	72 733 269
12 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	9 792 876	2 050 861	15 214 965
13 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É.-U à destination du Canada	"	5 698 035	7 077 652	1 607 732
14 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É.-U à destination des É.-U	"	1 436 487	1 500 747	568 558
15 Total carried - Total transporté ¹	"	115 917 220	92 098 116	90 124 524
16 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	87 320 146	68 841 671	56 597 799
17 Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	3 481 232	2 833 315	24 401 552
18 Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	25 115 842	20 423 130	9 125 173

¹ Includes all traffic carried by each individual railway. Traffic received from other Railways in Canada will thus also be included in the totals for one or more other Railways.

¹ Comprend l'ensemble du trafic marchandises effectué par chaque société ferroviaire individuelle. Les marchandises provenant d'autres sociétés ferroviaires du Canada seront ainsi également incluses dans le totaux pour une société ferroviaire ou plus.

² Railway owned trailers and containers (plan II) are excluded when possible and reported under appropriate commodities according to trailer or container contents.

² Quand cela est possible les remorques et conteneurs qui appartiennent aux compagnies ferroviaires (plan II) ne sont pas compris mais plutôt affectés sous leur propre commodité d'après le contenu de ceux-ci.

Please refer to the Data Quality and Limitations at the beginning of this chapter.

Veuillez consulter les qualités et limites des données au début de ce chapitre.

Chapter 6

Commodity Origin and Destination

Chapitre 6

Origine et destination des marchandises

The origin and destination tonnages of railway commodity movements presented in this chapter relate to Canadian National and Canadian Pacific railways only. These data were obtained through the National Transportation Agency (NTA).

Note to Users

- Revenue data are not available.
- Data are only reported for the top 74 commodities ranked by tonnage. The remaining commodities are grouped together under the category "other".

Tonnage by Commodity

Table 6.1 presents the top 74 commodities ranked in descending order of tonnage transported by CN and CP.

The most significant commodities transported did not change between 1994 and 1993; wheat, coal, potash, mixed freight and lumber accounted for 41.8% of the 205.4 million tonnes transported in 1994. The respective distribution of these commodities in the total was 15.5%, 12.4%, 6.1%, 4.1% and 3.7% in 1994.

Commodity Flows

CN and CP transported 205.4 million tonnes in 1994, up 9.6% from 187.3 million tonnes transported the previous year.

Shipments originating in Alberta, British Columbia, Saskatchewan and Ontario, totalled 147.0 million tonnes or 71.6% of the total tonnes transported. Most of these shipments were destined for the United States, other countries (via marine transport) and Ontario.

Over 87% of the shipments for marine export originated by rail in Saskatchewan, Alberta and British Columbia; the largest proportion of these were shipped to other countries through British Columbia.

Marine imports arriving at east and west coast ports were transported by rail to their destination points mostly in Ontario, Quebec and U.S. rail connection.

Les statistiques sur l'origine et la destination des mouvements de marchandises présentées dans ce chapitre se rapportent seulement au Canadien National et au Canadien Pacifique. Les données sont fournies par l'Office national des transports (ONT) du Canada.

Note pour les utilisateurs des données

- Les données sur les recettes ne sont pas disponibles.
- Les statistiques sont seulement disponibles sur les 74 principales marchandises selon le tonnage. Les autres marchandises sont groupées ensemble sous la catégorie "autre".

Le tonnage des marchandises

Le tableau 6.1 présente le tonnage des 74 principales marchandises selon le tonnage transportées en ordre descendant, par le CN et le CP.

Des plus importantes marchandises est demeuré pour 1994. Le blé, le charbon, la potasse, les chargements mixtes et le bois de construction ont représenté 41,8 % du tonnage total de 205,4 million de tonnes en 1994. La distribution respective de ces marchandises par rapport au total soit de 15,5 %, 12,4 %, 6,1 %, 4,1 %, et 3,7 %.

Le flux des marchandises

Le CN et le CP ont transporté 205,4 millions de tonnes en 1994, une hausse de 9,6 % par rapport aux 187,3 millions de tonnes transportées l'année précédente.

Les chargements en provenance de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan et de l'Ontario ont totalisé 147,0 millions de tonnes ou 71,6 % du tonnage total transporté. La plupart de ces chargements étaient destinés aux États-Unis, à d'autres pays (via les transporteurs maritimes) et à l'Ontario.

Plus de 87 % des chargements ferroviaires destinés aux exportations par mer provenaient de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique par la voie ferroviaire. La plus grande partie de ces chargements étaient expédiés vers d'autres pays via la Colombie-Britannique.

Les importations par mer arrivant à des ports de la côte est et ouest étaient transportées par trains vers leurs points de destination situés principalement en Ontario, au Québec et au point de transfert des sociétés ferroviaires des États-Unis.

Table 6.1

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes by Commodity Group, 1994

Code	Commodity	Tonnes
	Marchandise	'000
238	Bituminous coal - Houille grasse	31 727
034	Wheat - Blé	25 509
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	12 613
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	8 469
308	Lumber - Bois de construction	7 546
330	Woodpulp - Pâte de bois	7 498
024	Barley - Orge	4 983
170	Rapeseed - Colza	4 910
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	4 561
276	Gypsum - Gypse	4 547
334	Newsprint paper - Papier journal	4 451
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	3 760
290	Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.	3 240
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	3 050
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	2 897
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinées et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	2 841
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	2 725
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	2 366
214	Nickel-copper ores and concentrates - Minéraux et concentrés de nickel-cuivre	2 255
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	1 874
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	1 853
402	Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	1 749
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	1 731
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expédiés	1 730
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	1 677
442	Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	1 562
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	1 536
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	1 401
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	1 374
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	1 371
104	Vegetables, dried - Légumes séchés	1 362
204	Copper ores and concentrates - Minéraux et concentrés de cuivre	1 328
028	Oats - Avoine	1 284
404	Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	1 202
182	Logs and bolts of wood - Billes et billets de bois	1 192
222	Zinc ore and concentrates - Minéraux et concentrés de zinc	1 181
284	Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	1 150
240	Lignite coal - Lignites	1 107
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	1 069
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	1 039
348	Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	1 019
138	Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	1 012
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	1 008
252	Other crude refractory materials - Autres matières réfractaires brutes	922
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	904
202	Bauxite ore and alumina - Minéraux de bauxite et alumine	896
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s.	895
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	865
464	Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	861
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	839
168	Flaxseed - Lin	784
414	Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	742

Tableau 6.1

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes par groupe de produits, 1994

Table 6.1

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes by Commodity Group, 1994 - Concluded

Tableau 6.1

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes par groupe de produits, 1994 - fin

Code	Commodity	Tonnes
	Marchandise	'000
296	Paper waste - Déchets de papier	727
446	Petroleum coke - Coke de pétrole	710
250	Clay - Argile	706
256	Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	631
454	Other petroleum and coal products - Autres dérivés du pétrole et de la houille	609
474	Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	607
434	Gasoline - Essence	596
026	Corn - Maïs	595
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	593
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	558
042	Malt and malt flour - Malt et farine de malt	546
482	Copper and alloys in primary forms - Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	529
320	Plywood - Contre-plaqué	517
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.	515
384	Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. - Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métallique ou de métalloïdes	427
108	Sugar - Sucre	391
286	Common salt, n.e.s. - Sel commun n.d.a.	384
622	Shipping containers returned empty (not c.o.f.c. containers) - conteneurs vides retournés à l'expéditeur (autres que C.S.W.P.)	375
392	Sodium carbonate - Carbonate de sodium	374
380	Chemical elements - Éléments chimiques	369
044	Wheat flour - Farine de blé	361
492	Zinc and alloys - Zinc et alliages	354

Within this publication "marine exports and imports" refer only to that portion of total Canadian exports and imports that were transported by rail to or from the ports.

Intra-regional Rail Movements (Table 6.3)

- Intra-regional movements accounted for 48.0 million tonnes of goods in 1994 compared to 48.2 million tonnes in 1993.
- British Columbia accounted for the largest share at 25.3 million tonnes.

Inter-regional Rail Movements (Table 6.3)

- Inter-regional rail movements accounted for 95.8 million tonnes of goods, an increase of 15.1% from 83.2 million tonnes transported in 1993.
- Alberta and Saskatchewan movements to British Columbia and Saskatchewan movements to Ontario at 26.5, 17.2 and 10.4 million tonnes respectively, accounted for a major portion of the inter-regional tonnage.

Rail Movements between Canada and the United States (Table 6.3)

- Movements from Canada to the United States totalled 44.8 million tonnes in 1994 and 40.1 million tonnes in 1993.
- Movements from Ontario (11.2 million tonnes) and from Quebec (10.7 million tonnes) totalled 48.9% of the tonnage.
- Traffic from the United States to Canada totalled 13.1 million tonnes in 1994 up 12.0% from 1993.
- Movements to Ontario (4.7 million tonnes) and to Quebec (4.4 million tonnes) accounted for 69.3% of the northbound tonnage.
- U.S. to U.S. traffic totalled 3.6 million tonnes in 1994 compared to 4.0 million tonnes in 1993.

Marine Imports (Table 6.4)

- Marine imports at 5.7 million tonnes in 1994 increased by 26.9% from 4.5 million tonnes reported in 1993.
- Shipments destined for Ontario and Quebec represented 55.2% of marine imports.
- Of the total imports, 34.0% were destined for the United States, by rail.
- The highest proportion, 58.8% of these marine imports arrived in Quebec, followed by 25.4% in British Columbia and 15.6% in the Atlantic provinces.

Dans cette publication "les importations et les exportations par mer" représentant la part des exportations et des importations canadiennes qui ont été transportées par trains en provenance ou à destination des ports.

Mouvements ferroviaires intra-régionaux (tableaux 6.3)

- Les mouvements intra-régionaux ont totalisé 48,0 millions de tonnes de marchandises en 1994 par rapport aux 48,2 millions de tonnes transportées enregistrées en 1993.
- La Colombie-Britannique a représenté la plus forte proportion soit 25,3 million de tonnes.

Les mouvements inter-régionaux (tableaux 6.3)

- Les mouvements inter-régionaux par voie ferroviaire représentent de 95,8 millions de tonnes de marchandises, une augmentation de 15,1 % par rapport aux 83,2 millions de tonnes transportées en 1993.
- Les mouvements de l'Alberta et de la Saskatchewan vers la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan vers l'Ontario se sont chiffrés respectivement à 26,5, 17,2 et 10,4 millions de tonnes pour représenter une part importante du tonnage inter-régional.

Les mouvements ferroviaires entre le Canada et les États-Unis (tableau 6.3)

- Les mouvements effectués du Canada vers les États-Unis ont totalisé 44,8 millions de tonnes en 1994 et 40,1 millions de tonnes en 1993.
- Les chargements en provenance de l'Ontario (11,2 millions de tonnes) et du Québec (10,7 millions de tonnes) ont totalisé 48,9 % du tonnage.
- Le trafic en provenance des États-Unis vers le Canada ont totalisé 13,1 millions de tonnes en 1994, soit une augmentation de 12,0 % par rapport à 1993.
- Les chargements vers l'Ontario (4,7 millions de tonnes) et vers le Québec (4,4 millions de tonnes) ont totalisé 69,3 % du tonnage total des mouvements sud-nord.
- Les mouvements des États-Unis aux États-Unis via le Canada ont représenté 3,6 millions de tonnes en 1994 comparé à 4,0 millions de tonnes en 1993.

Les importations par mer (tableau 6.4)

- Les importations par mer ont représenté 5,7 millions de tonnes en 1994, soit une hausse de 26,9 % par rapport à 4,5 millions de tonnes enregistrées en 1993.
- Les chargements vers l'Ontario et vers le Québec ont figuré à 55,2 % du tonnage total des importations par mer.
- Un part importante des importations, soit 34,0 % étaient destinées aux États-Unis par chemin de fer.
- La plus grande proportion, soit 58,8 % des importations sont arrivées par mer au Québec, suivie par la Colombie-Britannique (25,4 %) et les provinces de l'Atlantique (15,6 %).

Table 6.2

Railway Commodity Origin and Destination and
Tonnes, 1994

Tableau 6.2

Origine et destination des marchandises transportées par
chemin de fer et tonnes, 1994

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta.	B.C.	U.S. by Rail	Marine Exports	Total	
						Alb.	C.-B.	É.-U. par chemin de fer	Exportations maritimes		
Origin - Origine											
						Tonnes	'000				
Atl.	5 010	748	673	37		2	26	21	1 167	2 060	9 743
Que. - Qué	894	4 342	1 959	237	100	390	445	8 907	1 051	18 325	
Ont.	1 141	3 761	7 400	982	343	2 034	1 438	11 164	1 838	30 101	
Man.	92	558	2 990	364	166	169	160	930	2 463	7 893	
Sask.	178	878	8 022	741	421	698	826	7 219	19 136	38 119	
Alta. - Alb.	214	787	3 501	879	973	2 393	4 783	8 886	22 316	44 731	
B.C. - C.-B.	113	433	1 949	211	100	1 213	3 316	4 622	22 064	34 021	
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	432	3 125	4 709	411	865	1 649	566	3 629	1 333	16 718	
Marine Imports - Importations maritimes	18	1 170	1 977	67	29	418	79	1 940	-	5 698	
Total	8 093	15 802	33 180	3 930	2 999	8 989	11 633	48 463	72 262	205 351	

Note: Components may not add up to totals due to rounding.*Note:* Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 6.3

Railway Commodity Origin and Destination and and
Tonnes - Marine Imports and Exports Integrated
with Regional Tonnage, 1994

Tableau 6.3

Origine et destination des marchandises transportées par
chemin de fer et tonnes - Importations et exportations
maritimes intégrées au tonnage régional, 1994

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta.	B.C.	U.S. by Rail	Total	
						Alb.	C.-B.	É.-U. par chemin de fer		
Origin - Origine										
						Tonnes	'000			
Atl.	7 044	1 074	1 095	47		5	59	57	1 251	10 631
Que. - Qué	1 484	5 023	2 833	270	115	447		771	10 735	21 677
Ont.	1 499	4 882	7 403	986	343	2 034	1 792	11 169	30 109	
Man.	98	601	4 148	457	166	169	1 326	931	7 896	
Sask.	183	1 043	10 392	932	421	698	17 232	7 219	38 119	
Alta. - Alb.	228	859	3 988	879	973	2 393	26 524	8 886	44 731	
B.C. - C.-B.	126	871	2 664	237	111	1 540	25 276	4 644	35 469	
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	507	4 351	4 715	413	865	1 649	588	3 629	16 718	
Total	11 169	18 705	37 239	4 220	2 999	8 989	73 565	48 463	205 351	

Note: Components may not add up to totals due to rounding.*Note:* Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 6.4

Tableau 6.4

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes for Marine Imports, 1994**Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes, pour les importations maritimes, 1994**

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Total
Origin - Origine									
Tonnes '000									
Atl.	1	320	422	9	3	34	15	84	888
Que. - Qué	10	484	865	31	15	57	61	1 828	3 352
Ont.	--	1	--	--	--	--	--	5	7
Man.	--	--	--	1	--	--	--	--	3
Sask.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alta. - Alb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
B.C. - C.-B.	7	364	689	25	11	327	2	23	1 448
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	18	1 170	1 977	67	29	418	79	1 940	5 698

*Note: Components may not add up to totals due to rounding.**Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.*

Table 6.5

Tableau 6.5

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes for Marine Exports, 1994**Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes pour les exportations maritimes, 1994**

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Total
Origin - Origine									
Tonnes '000									
Atl.	2 033	7	--	--	-	-	21	-	2 060
Que. - Qué	579	197	9	1	-	-	265	-	1 051
Ont.	358	1 120	3	3	-	-	354	-	1 838
Man.	6	42	1 158	92	-	-	1 166	-	2 463
Sask.	5	165	2 369	191	-	-	16 406	-	19 136
Alta. - Alb.	14	73	487	--	-	-	21 741	-	22 316
B.C. - C.-B.	6	74	26	1	-	-	21 957	-	22 064
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	75	1 227	6	2	-	-	23	-	1 333
Total	3 077	2 904	4 059	290	-	-	61 933	-	72 262

*Note: Components may not add up to totals due to rounding.**Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.*

Marine Exports (Table 6.5)

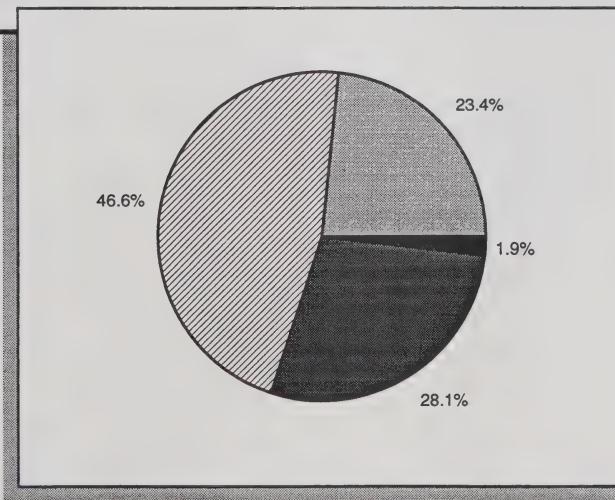
- Railway movements identified as marine exports increased by 8.5% to 72.3 million tonnes in 1994 from 66.6 million tonnes in 1993.
- Exports originating in British Columbia, Alberta and Saskatchewan accounted for 63.5 million tonnes or 87.9% of the total in 1994.
- Shipments to British Columbia from other regions (including from within the region) for marine export totalled 85.7% or 61.9 million tonnes. Such shipments to Ontario accounted for another 5.6% or 4.1 million tonnes.

Total tonnes handled by type of movement are presented in figure 6.1. Inter-regional movements accounted for the highest proportion (46.6%) transported. International movements represented another 30.0% including U.S. to U.S. movements. Intra-regional movements accounted for the remaining 23.4% of the total tonnage.

Les exportations par mer (tableau 6.5)

- Les mouvements ferroviaires faisant l'objet d'exportations par mer ont augmenté de 8,5 % pour atteindre 72,3 millions de tonnes en 1994 comparativement à 66,6 millions de tonnes en 1993.
- La part des exportations provenant de la Colombie-Britannique, l'Alberta et de la Saskatchewan ont représenté 63,5 millions de tonnes ou 87,9 % du tonnage total, en 1994.
- Les chargements destinés à la Colombie-Britannique provenant d'autres régions (incluant les mouvements intraprovinciaux) pour les exportations par mer ont représenté 85,7 % ou 61,9 millions de tonnes. Ces mouvements à destination vers l'Ontario ont totalisé de 5,6 % ou 4,1 millions de tonnes.

Le tonnage total manutentionné, par type de mouvement, est présenté à la figure 6.1. Les mouvements inter-régionaux ont représenté la plus forte proportion (46,6 %) du fret transporté. Les marchandises transportées à l'intérieur d'une région figurent pour 30,0 % du tonnage total. Les mouvements internationaux (incluant des États-Unis vers les États-Unis) ont représenté 23,4 % des mouvements.

Figure 6.1**Freight Origin and Destination Statistics:
Total Tonnage Handled by Type of
Movement, 1994****Figure 6.1****Statistiques sur l'origine et la destination du fret:
tonnage total manutentionné selon le type de
mouvement, 1994**

Major Commodity Movements by Region

Table 6.6 presents tonnage of five major commodity movements from one region to another. More detailed data regarding the top 74 commodities (selected at the Canada level) can be provided upon request.

British Columbia received the largest proportion of tonnage in 1994 totalling 73.6 million tonnes, mostly from export bound shipments. The Prairies originated 61.3% of these shipments while 34.4% were from within the region itself.

The United States and Ontario received the second and third highest tonnages of goods with 48.5 million tonnes and 37.2 million tonnes, respectively. The United States received 5.6 million tonnes of potash from the Manitoba, Saskatchewan Alberta and the Northwest Territories, 3.0 million tonnes of lumber from British Columbia and 1.9 million tonnes of newsprint paper from Quebec. Ontario received 7.9 million tonnes of wheat from Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Northwest Territories.

Mouvements des principales marchandises, selon la région

Le tableau 6.6 présente le tonnage des mouvements des cinq principales marchandises d'une région à l'autre. On peut obtenir sur demande des données plus détaillées concernant les 74 principales marchandises choisies au niveau du Canada.

En 1994, la Colombie-Britannique a reçu la plus grande part du tonnage, soit 73,6 millions de tonnes, dont la plupart des chargements étaient destinés aux exportations. Une proportion importante de ces chargements soit 61,3 % provenaient des Prairies, tandis que 34,4 % provenaient de la région même.

Les États-Unis et l'Ontario ont occupé les deuxième et troisième rangs quant au tonnage de marchandises reçues avec 48,5 millions de tonnes et 37,2 millions de tonnes respectivement. Les États-Unis ont reçu 5,6 millions de potasse du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest, 3,0 millions de tonnes de bois de construction de la Colombie-Britannique et 1,9 millions de tonnes de papier journal du Québec. L'Ontario a reçu 7,9 millions de tonnes de blé de la région du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest.

Table 6.6

Tableau 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1994**Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1994**

Code	Commodity	Tonnes
	Marchandise	('000)
Atlantic - Atlantic		
Atlantique- Atlantique		
276	Gypsum - Gypse	4 193
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	1 532
222	Zinc ore and concentrates - Minéraux et concentrés de zinc	328
442	Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	204
	Other Commodities - Autres produits	785
Total Tonnage - Tonnage Total		7 043
Quebec - Atlantic		
Québec - Atlantique		
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	378
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	137
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	95
330	Woodpulp - Pâte de bois	94
	Other Commodities - Autres produits	777
Total Tonnage - Tonnage Total		1 484
Ontario - Atlantic		
Ontario - Atlantique		
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	386
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	127
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	113
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	102
	Other Commodities - Autres produits	769
Total Tonnage - Tonnage Total		1 499
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - Atlantic		
Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Atlantique		
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	100
034	Wheat - Blé	87
044	Wheat flour - Farine de blé	33
024	Barley - Orge	33
	Other Commodities - Autres produits	253
Total Tonnage - Tonnage Total		509
British Columbia - Atlantic		
Colombie-Britannique - Atlantique		
320	Plywood - Contre-plaqué	42
330	Woodpulp - Pâte de bois	38
308	Lumber - Bois de construction	12
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	8
	Other Commodities - Autres produits	22
Total Tonnage - Tonnage Total		125

Table 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1994 - Continued

Code	Commodity	Tonnes
	Marchandise	('000)
U.S. - Atlantic		
É.-U - Atlantique		
250	Clay - Argile	84
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	43
330	Woodpulp - Pâte de bois	43
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	20
	Other Commodities - Autres produits	316
Total Tonnage - Tonnage Total		507
Atlantic - Quebec		
Atlantique - Québec		
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	284
222	Zinc ore and concentrates - Minéraux et concentrés de zinc	203
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	51
182	Logs and bolts of wood - Billes et billets de bois	45
	Other Commodities - Autres produits	488
Total Tonnage - Tonnage Total		1 074
Quebec - Quebec		
Québec - Québec		
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	1 141
202	Bauxite ore and alumina - Minéraux de bauxite et alumine	663
330	Woodpulp - Pâte de bois	384
334	Newsprint paper - Papier journal	275
	Other Commodities - Autres produits	2 558
Total Tonnage - Tonnage Total		5 023
Ontario - Quebec		
Ontario - Québec		
284	Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	724
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	596
034	Wheat - Blé	458
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	393
	Other Commodities - Autres produits	2 708
Total Tonnage - Tonnage Total		4 881
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - Quebec		
Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Québec		
034	Wheat - Blé	693
024	Barley - Orge	204
104	Vegetables, dried - Légumes séchés	162
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	153
	Other Commodities - Autres produits	1 290
Total Tonnage - Tonnage Total		2 503

Tableau 6.6

Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1994 - suite

Table 6.6

Tableau 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1994 - Continued**Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1994 - suite**

Code	Commodity	Tonnes
	Marchandise	('000)
British Columbia - Quebec		
Colombie-Britannique - Québec		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	331
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	160
320	Plywood - Contre-plaqué	104
308	Lumber - Bois de construction	75
	Other Commodities - Autres produits	199
Total Tonnage - Tonnage Total		870
U.S. - Quebec		
É.-U. - Québec		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	1 245
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	276
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies — Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	194
296	Paper waste - Déchets de papier	193
	Other Commodities - Autres produits	2 440
Total Tonnage - Tonnage Total		4 351
Atlantic - Ontario		
Atlantique - Ontario		
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	375
108	Sugar - Sucre	180
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	79
308	Lumber - Bois de construction	42
	Other Commodities - Autres produits	416
Total Tonnage - Tonnage Total		1 094
Quebec - Ontario		
Québec - Ontario		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	875
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	327
308	Lumber - Bois de construction	245
334	Newsprint paper - Papier journal	178
	Other Commodities - Autres produits	1 206
Total Tonnage - Tonnage Total		2 833
Ontario - Ontario		
214	Nickel-copper ores and concentrates - Minéraux et concentrés de nickel-cuivre	2 254
182	Logs and bolts of wood - Billes et billets de bois	652
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	506
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	423
	Other Commodities - Autres produits	3 564
Total Tonnage - Tonnage Total		7 402

Table 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1994 - Continued

Tableau 6.6

Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1994 - suite

Code	Commodity	Tonnes
	Marchandise	
('000)		
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - Ontario		
Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Ontario		
034	Wheat - Blé	7 894
170	Rapeseed - Colza	1 344
024	Barley - Orge	1 282
238	Bituminous coal - Houille grasse	960
028	Oats - Avoine	953
	Other Commodities - Autres produits	6 091
Total Tonnage - Tonnage Total		18 528
British Columbia - Ontario		
Colombie-Britannique - Ontario		
238	Bituminous coal - Houille grasse	1 144
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	652
308	Lumber - Bois de construction	213
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	201
	Other Commodities - Autres produits	451
Total Tonnage - Tonnage Total		2 664
U.S. - Ontario		
É.-U. - Ontario		
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	340
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	338
204	Copper ores and concentrates - Minéraux et concentrés de cuivre	274
256	Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	262
	Other Commodities - Autres produits	3 499
Total Tonnage - Tonnage Total		4 715
Atlantic - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T.		
Atlantique - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	13
348	Building board, n.e.s. - Panneaux de construction, n.d.a.	9
108	Sugar - Sucre	4
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	3
	Other Commodities - Autres produits	80
Total Tonnage - Tonnage Total		111
Quebec - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T.		
Québec - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	213
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	195
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	79
204	Copper ores and concentrates - Minéraux et concentrés de cuivre	15
	Other Commodities - Autres produits	326
Total Tonnage - Tonnage Total		831

Table 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1994 - Continued

Tableau 6.6

Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1994 - suite

Code	Commodity	Tonnes
	Marchandise	('000)
Ontario - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T.		
Ontario - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	751
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	396
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	277
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	216
	Other Commodities - Autres produits	1 720
Total Tonnage - Tonnage Total		3 363
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T.		
Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
252	Other crude refractory materials - Autres matières réfractaires brutes	855
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques, n.d.a.	589
170	Rapeseed - Colza	418
034	Wheat - Blé	377
	Other Commodities - Autres produits	4 845
Total Tonnage - Tonnage Total		7 087
British Columbia - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T.		
Colombie-Britannique - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	753
276	Gypsum - Gypse	182
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	181
308	Lumber - Bois de construction	104
	Other Commodities - Autres produits	665
Total Tonnage - Tonnage Total		1 888
U.S. - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T.		
É.-U. - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	639
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	190
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	184
414	Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	167
	Other Commodities - Autres produits	1 744
Total Tonnage - Tonnage Total		2 927
Atlantic - British Columbia		
Atlantique - Colombie-Britannique		
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	13
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	9
348	Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	1
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	-
	Other Commodities - Autres produits	31
Total Tonnage - Tonnage Total		56

Table 6.6

Tableau 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1994 - Continued

Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1994 - suite

Code	Commodity	Tonnes
	Marchandise	('000)
Quebec - British Columbia		
Québec - Colombie-Britannique		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	178
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	99
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	96
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	43
	Other Commodities - Autres produits	352
Total Tonnage - Tonnage Total		770
Ontario - British Columbia		
Ontario - Colombie-Britannique		
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	376
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	331
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	318
330	Woodpulp - Pâte de bois	76
	Other Commodities - Autres produits	689
Total Tonnage - Tonnage Total		1 792
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - British Columbia		
Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Colombie-Britannique		
034	Wheat - Blé	14 548
238	Bituminous coal - Houille grasse	8 500
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	4 120
290	Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.	3 234
170	Rapeseed - Colza	3 056
	Other Commodities - Autres produits	11 622
Total Tonnage - Tonnage Total		45 081
British Columbia - British Columbia		
Colombie-Britannique - Colombie-Britannique		
238	Bituminous coal - Houille grasse	20 589
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	2 105
330	Woodpulp - Pâte de bois	793
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	438
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	225
	Other Commodities - Autres produits	1 122
Total Tonnage - Tonnage Total		25 275
U.S. - British Columbia		
É.-U. - Colombie-Britannique		
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	56
296	Paper waste - Déchets de papier	44
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	34
250	Clay - Argile	34
	Other Commodities - Autres produits	418
Total Tonnage - Tonnage Total		588

Table 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1994 - Continued

Tableau 6.6

Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1994 - suite

Code	Commodity	Tonnes
	Marchandise	('000)
Atlantic - U.S. Atlantique - É.-U.		
334	Newsprint paper - Papier journal	273
308	Lumber - Bois de construction	210
330	Woodpulp - Pâte de bois	198
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	134
	Other Commodities - Autres produits	432
Total Tonnage - Tonnage Total		1 250
Quebec - U.S. Québec - É.-U.		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	2 006
334	Newsprint paper - Papier journal	1 929
308	Lumber - Bois de construction	1 147
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	985
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	554
	Other Commodities - Autres produits	4 112
Total Tonnage - Tonnage Total		10 734
Ontario - U.S. Ontario - É.-U.		
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	1 185
330	Woodpulp - Pâte de bois	1 091
334	Newsprint paper - Papier journal	1 006
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	968
	Other Commodities - Autres produits	6 917
Total Tonnage - Tonnage Total		11 168
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - U.S. Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - É.-U.		
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	5 617
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. - engrains et matières fertilisantes n.d.a.	1 520
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	1 268
330	Woodpulp - Pâte de bois	1 013
308	Lumber - Bois de construction	884
	Other Commodities - Autres produits	6 730
Total Tonnage - Tonnage Total		17 035
British Columbia - U.S. Colombie-Britannique - É.-U.		
308	Lumber - Bois de construction	3 010
330	Woodpulp - Pâte de bois	795
238	Bituminous coal - Houille grasse	358
492	Zinc and alloys - Zinc et alliages	98
	Other Commodities - Autres produits	381
Total Tonnage - Tonnage Total		4 644

Table 6.6

Tableau 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1994 - Concluded**Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1994 - fin**

Code	Commodity	Tonnes
	Marchandise	('000)
U.S. - U.S. É.-U. - É.-U.		
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	797
034	Wheat - Blé	434
330	Woodpulp - Pâte de bois	250
308	Lumber - Bois de construction	248
	Other Commodities - Autres produits	1 897
Total Tonnage - Tonnage Total		3 628

Chapter 7.1

International Commodity Origin and Destination, 1994

Introduction

This study presents the origin and destination of commodity movements on either side of the Canada-United States border, as originated by and interlined with Canadian National and Canadian Pacific Railways. The transportation activities presented include tonnages for commodities entering and departing Canadian gateways.

Northbound Movements

CN and CP transported 13.1 million tonnes from the northbound movement of goods in 1994 compared to 11.7 million tonnes in 1993, an increase of 12.0%. Ontario was the busiest gateway accounting for 72.8% of the total tonnage in 1994. Most of the tonnage (10.4 million tonnes) originated in the Central and South regions of the United States, in 1994, up from 9.4 million tonnes in 1993.

The origin and destination of the northbound movement of selected commodities is shown in table 7.1.3. The province of Ontario received 3.9 million tonnes, consisting of a wide variety of commodities in 1994. The top five commodities represented only 37.5% of the total tonnage transported to this province. Ontario received a high proportion (78.4%) of all commodities from the Central and South regions of the United-States.

The province of Quebec received the second highest tonnage of 3.8 million tonnes, 82.3% of which was also from the Central and South regions of the United States. Of the total shipments to this province, the top five accounted for 55.1% of the total.

Southbound Movements

CN and CP carried 44.8 million tonnes of goods into the U.S. in 1994 compared to 40.1 million tonnes in 1993, an increase of 11.7%. Southbound tonnage was three times the tonnage transported northbound. As with northbound movements, Ontario was the busiest gateway province, transporting 27.5 million tonnes or 61.4% of the goods entering the United States by rail from Canada. The Central region, alone, received 15.2 million tonnes through the Ontario gateway.

Chapitre 7.1

Origine et destination des mouvements internationaux de marchandises, 1994

Introduction

Cette étude présente les statistiques sur l'origine et la destination des mouvements de marchandises qui ont eu lieu sur les côtes de la frontière Canada-États-Unis et qui sont effectués par les compagnies Canadian National et Canadian Pacific, ainsi que sur les transferts auxquels ont participé ces sociétés. Les activités de transport présentées comprenaient le tonnage des marchandises à destination et en provenance de correspondances canadiennes.

Mouvements à destination du nord

Le CN et le CP ont transporté 13,1 millions de tonnes de marchandises à destination du nord en 1994 en comparaison à 11,7 millions de tonnes en 1993, soit une augmentation de 12,0 %. L'Ontario a été de correspondance la plus active, représentant 72,8 % du tonnage total en 1994. En 1994, la majeure partie du tonnage soit 10,4 millions de tonnes provenait des régions centrale et du sud des États-Unis, ce qui représente une augmentation de 9,4 millions de tonnes par rapport au total en 1993.

Le tableau 7.1.3 présente les principales marchandises transportées vers le nord. En 1994, la province de l'Ontario a reçu 3,9 millions de tonnes de marchandises variées. Le tonnage des cinq principales marchandises représentait seulement 37,5 % du tonnage total à destination de l'Ontario. Cette province a reçu 78,4 % du tonnage total qui provenait des régions centrale et du sud des États-Unis.

La province de Québec s'est placée deuxième, recevant 3,8 millions de tonnes, dont 82,3 % provenaient aussi des régions centrale et du sud des États-Unis. Les chargements de marchandises mixtes, les tourteaux de soja, le coke de pétrole, les légumes secs et les produits chimiques industriels ont représenté 55,1 % des expéditions totales.

Mouvements à destination du sud

En 1994, le CN et le CP ont transporté 44,8 millions de tonnes de marchandises à destination des États-Unis, en comparaison à 40,1 millions de tonnes en 1993 soit une augmentation de 11,7 %. Le tonnage à destination du sud est trois fois plus important que le tonnage transporté à destination du nord. Ici encore, l'Ontario a été la correspondance la plus active, représentant 27,5 millions de tonnes ou 61,4 % des marchandises transportées par chemin de fer du Canada vers les États-Unis. La région centrale des États-Unis a été à elle seule le point de destination de 15,2 millions de tonnes provenant de correspondance de l'Ontario.

Table 7.1.1

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnes for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin, by Canadian Gateway, U.S. - Canada Movements, 1994

Tableau 7.1.1

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine, par d'entrée de Canada, mouvements États-Unis - Canada, 1994

Canadian Gateway	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				Total
	North-East	Central	South	West	
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes '000					
Atlantic - Atlantique	55	556	209	-	819
Quebec - Québec	345	77	83	--	506
Ontario	916	4 817	3 330	465	9 528
Manitoba	8	212	120	87	427
Alberta	-	48	38	229	315
Saskatchewan	9	90	49	2	149
British Columbia - Colombie Britannique	4	562	202	577	1 345
Total	1 336	6 362	4 030	1 360	13 089

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Of the total tonnage transported in 1994, 20.9 million tonnes or 46.5% were destined for the Central region. High tonnages of potash from Saskatchewan; lumber from British Columbia; mixed carload freight and sulphuric acid from Quebec were delivered to this region.

The highest proportion of southbound tonnage (10.0 million tonnes) originated in the province of Ontario, a high proportion (44.2%) was destined for the Central region of the United States.

The province of Quebec shipped the 10.3 million tonnes to the United States, 62.4% of which was destined for the Central and North-East regions. The top five commodities represented 64.2% of the total southbound tonnage.

As with northbound movements, a wider variety of commodities were shipped from Ontario compared to other provinces. For example: the top five commodities from Ontario represented 49.8% of the total tonnage destined for United States while the respective top five commodities from British Columbia and Saskatchewan constituted 96.4%, and 92.9% of their total (provincial) tonnages of southbound movements.

La région centrale des États-Unis a reçu 20,9 millions de tonnes ou 46,5 % du tonnage total en 1994. Les expéditions principales comprenaient la potasse provenant de Saskatchewan, le bois de construction provenant de la Colombie-Britannique, des chargements de marchandises mixtes et l'acide sulfurique provenant du Québec.

La plus grande porportion du tonnage à destination du sud (10,0 millions de tonnes) provenait de la province de l'Ontario, donc une partie importante (44,2 %) était acheminée vers la région centrale des États-Unis.

La province de Québec a expédié des chargements soit un total de 10,3 millions de tonnes à destination vers les États-Unis, dont 62,4 % du total de ces chargements étaient destinés aux régions centrale et nord-est des États-Unis. Les expéditions des cinq plus importantes marchandises en provenance de Québec ont représenté 64,2 % du tonnage total vers le sud des États-Unis.

Comme ce fut le cas des mouvements à destination vers le nord, une grande variété de marchandises ont été transportées à partir de l'Ontario comparativement aux autres provinces. Par exemple: les cinq principales marchandises provenant de l'Ontario ont représenté 49,8 % du tonnage total destiné aux États-Unis tandis que ces mêmes marchandises provenant de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan ont figuré pour 96,4 % et 92,9 % des mouvements de marchandises à destination vers le sud.

Table 7.1.2

Top 74 Commodities for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin, U.S. - Canada Movements, 1994

Tableau 7.1.2

Groupe de 74 produits plus importantes des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine, mouvements États-Unis - Canada, 1994

Code Commodity - Marchandise	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				
	North-East	Central	South	West	Total
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes					
024 Barley - Orge	-	192	21	82	295
026 Corn - Maïs	179	100 865	-	1 909	102 953
034 Wheat - Blé	166	14 806	-	2 579	17 551
042 Malt and malt flour - Malt et farine de malt	-	5 257	-	-	5 257
044 Wheat flour - Farine de blé	-	17 126	88	2 373	19 587
104 Vegetables, dried - Légumes séchés	-	82 819	-	9 373	92 192
108 Sugar - Sucre	8 089	14 062	31 631	-	53 782
126 Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	321	39 234	193	20 925	60 673
134 Soybean oil meal - Tourteaux de soja	-	550 463	-	-	550 463
136 Oil seed meals (incl. cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	-	3 140	-	73	3 213
138 Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	309	23 288	1 387	1 233	26 217
182 Logs and bolts of wood - Billes et billets de bois	2 223	16 210	-	-	18 433
202 Bauxite ore and alumina - Minéraux de bauxite et alumine	1 263	3 158	29 040	-	33 461
204 Copper ores and concentrates - Minéraux et concentrés de cuivre	2 267	347 258	1 460	134 782	485 767
222 Zinc ore and concentrates - Minéraux et concentrés de zinc	181	-	-	19 465	19 646
228 Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	45 230	606 189	10 819	74 894	737 132
238 Bituminous coal - Houille grasse	83	338	19 944	20 387	40 752
240 Lignite coal - Lignites	-	-	-	7 136	7 136
250 Clay - Argile	90	90 929	381 797	115 159	587 975
252 Other crude refractory materials - Autres matières réfractaires brutes	-	335	1 080	-	1 415
256 Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	3 003	435 575	1 066	11 549	451 193
276 Gypsum - Gypse	-	2 829	-	-	2 829
282 Phosphate rock - Roche phosphatée	-	-	225 608	-	225 608
284 Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	-	354	-	2 252	2 606
286 Common salt, n.e.s. - Sel commun n.d.a.	246	83	10 034	3 003	13 366
288 Liquid sulphur - Soufre liquide	-	-	190	-	190
296 Paper waste - Déchets de papier	147 966	201 590	104 191	794	454 541
308 Lumber - Bois de construction	10 798	7 643	7 215	13 132	38 788
320 Plywood - Contre-plaqué	118	1 756	2 829	12 015	16 718
322 Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	10 347	4 152	1 597	11 741	27 837
330 Woodpulp - Pâte de bois	50 876	29 516	138 250	35 737	254 379
334 Newsprint paper - Papier journal	2 515	9 931	396	318	13 160
336 Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	14 803	5 810	9 830	-	30 443
348 Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	2 233	8 322	149 169	22 195	181 919
370 Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.d.a.	135	24 852	2 767	983	28 737
380 Chemical elements - Éléments chimiques	2 397	1 820	161	1 965	6 343
382 Sulphuric acid - Acide sulfurique	13 182	1 965	2 391	-	17 538
384 Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. - Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes	4 710	8 382	121 679	6 153	140 924
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques, n.d.a.	11 567	7 259	6 882	29 536	55 244
392 Sodium carbonate - Carbonate de sodium	-	3 241	-	95 231	98 472
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	37 022	164 925	87 638	60 028	349 613
400 Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	56 166	20 620	211 183	3 733	291 702
402 Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	622	7 911	24 696	1 565	34 794
404 Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	5 540	26 544	124 871	2 615	159 570

Table 7.1.2

Top 74 Commodities for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin, U.S. - Canada Movements, 1994

Code Commodity - Merchandise	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				
	North-East	Central	South	West	Total
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes					
414 Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	6 312	35 755	245 613	48 506	336 186
416 Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	-	1 176	87	1 446	2 709
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	1 180	34 596	41 581	58 554	135 911
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	16 213	94 579	448 375	248	559 415
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.	16 466	83 353	91 668	18 801	210 288
434 Gasoline - Essence	-	-	-	62	62
442 Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	4 279	38 614	26 142	3 631	72 666
446 Petroleum coke - Coke de pétrole	410	67 007	31 102	34 172	132 691
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinées et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	18 886	27 934	81 208	20 318	148 346
454 Other petroleum and coal products - Autres dérivés du pétrole et de la houille	10 120	19 470	55 453	731	85 774
460 Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	1 282	257	10 097	85	11 721
464 Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	984	4 737	1 700	19 713	27 134
468 Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	14 084	22 841	66 156	33 835	136 916
474 Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	4 175	21 846	81 938	2 307	110 266
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	151	-	470	1 139	1 760
482 Copper and alloys in primary forms - Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	2 001	1 057	15 785	-	18 843
492 Zinc and alloys - Zinc et alliages	-	143	-	165	308
516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	2 710	11 964	1 908	107 421	124 003
554 Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	80 007	111 107	198 642	296	390 052
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	105 782	381 181	46 203	-	533 166
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	146 834	261 137	22 551	27 886	458 408
622 Shipping containers returned empty (not c.o.f.c. containers) - Conteneurs vides retournés à l'expéditeur (autres que C.S.W.P.)	15 370	73 691	1 558	20	90 639
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	274 966	1 241 734	70 288	19 731	1 606 719
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	2 454	158	117	40	2 769
Total	1 159 313	5 425 086	3 248 745	1 124 022	10 957 166

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 7.1.2

Groupe de 74 produits plus importants des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine, mouvements États-Unis - Canada, 1994

Code Commodity - Merchandise	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				
	North-East	Central	South	West	Total
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes					
414 Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	6 312	35 755	245 613	48 506	336 186
416 Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	-	1 176	87	1 446	2 709
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	1 180	34 596	41 581	58 554	135 911
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	16 213	94 579	448 375	248	559 415
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.	16 466	83 353	91 668	18 801	210 288
434 Gasoline - Essence	-	-	-	62	62
442 Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	4 279	38 614	26 142	3 631	72 666
446 Petroleum coke - Coke de pétrole	410	67 007	31 102	34 172	132 691
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinées et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	18 886	27 934	81 208	20 318	148 346
454 Other petroleum and coal products - Autres dérivés du pétrole et de la houille	10 120	19 470	55 453	731	85 774
460 Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	1 282	257	10 097	85	11 721
464 Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	984	4 737	1 700	19 713	27 134
468 Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	14 084	22 841	66 156	33 835	136 916
474 Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	4 175	21 846	81 938	2 307	110 266
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	151	-	470	1 139	1 760
482 Copper and alloys in primary forms - Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	2 001	1 057	15 785	-	18 843
492 Zinc and alloys - Zinc et alliages	-	143	-	165	308
516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	2 710	11 964	1 908	107 421	124 003
554 Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	80 007	111 107	198 642	296	390 052
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	105 782	381 181	46 203	-	533 166
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	146 834	261 137	22 551	27 886	458 408
622 Shipping containers returned empty (not c.o.f.c. containers) - Conteneurs vides retournés à l'expéditeur (autres que C.S.W.P.)	15 370	73 691	1 558	20	90 639
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	274 966	1 241 734	70 288	19 731	1 606 719
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	2 454	158	117	40	2 769
Total	1 159 313	5 425 086	3 248 745	1 124 022	10 957 166

Table 7.1.3

Railway Commodity Origin and Destination of the Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin to Canadian Destination, U.S. - Canada Movements, 1994

Tableau 7.1.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine à destination canadienne, mouvements États-Unis - Canada, 1994

Code Destination	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis					Total
	North-East	Central	South	West		
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest		
Tonnes						
Atlantic - Atlantique						
250 Clay - Argile	-	3 933	77 705	2 499	84 137	
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	1 301	41 738	152	-	43 191	
330 Woodpulp - Pâte de bois	32 071	-	9 792	1 297	43 160	
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	-	20 276	-	-	20 276	
296 Paper waste - Déchets de papier	16 220	1 617	1 717	-	19 554	
Other Commodities - Autres produits	10 020	45 501	42 633	3 482	101 636	
Total	59 612	113 065	131 999	7 278	311 954	
Quebec - Québec						
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	124 787	1 078 041	33 185	9 453	1 245 466	
134 Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	276 870	-	-	276 870	
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	13 594	161 083	19 798	-	194 475	
296 Paper waste - Déchets de papier	72 218	59 196	61 814	425	193 653	
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	36 450	82 439	38 854	15 739	173 482	
Other Commodities - Autres produits	198 459	715 603	584 460	196 288	1 694 810	
Total	445 508	2 373 232	738 111	221 905	3 778 756	
Ontario						
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilées & formes de base	7 730	46 456	286 242	248	340 676	
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	92 188	219 682	26 298	-	338 168	
204 Copper ores and concentrates - Minéraux et concentrés de cuivre	-	274 396	-	-	274 396	
256 Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	2 739	259 365	-	56	262 160	
250 Clay - Argile	-	65 070	140 717	49 771	255 558	
Other Commodities - Autres produits	512 660	616 204	1 142 271	182 984	2 454 119	
Total	615 317	1 481 173	1 595 528	233 059	3 925 077	
Manitoba						
228 Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	117	56 023	-	78	56 218	
204 Copper ores and concentrates - Minéraux et concentrés de cuivre	-	6 378	-	48 648	55 026	
414 Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	-	21 439	26 831	-	48 270	
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.e.s.	2 104	19 940	6 366	232	28 642	
442 Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	-	26 049	61	-	26 110	
Other Commodities - Autres produits	2 282	59 705	20 503	43 144	125 634	
Total	4 503	189 534	53 761	92 102	339 900	

Table 7.1.3

Railway Commodity Origin and Destination of the Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin to Canadian Destination, U.S. - Canada Movements, 1994

Tableau 7.1.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine à destination canadienne, mouvements États-Unis - Canada, 1994

Code Destination	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				
	North-East	Central	South	West	Total
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes					
Saskatchewan					
228 Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	5 516	488 579	6 405	70 223	570 723
134 Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	69 619	-	-	69 619
414 Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	-	8 482	35 699	1 095	45 276
468 Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	-	1 477	25 317	398	27 192
474 Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	-	2 135	9 214	-	11 349
Other Commodities - Autres produits	1 358	40 546	23 758	13 614	79 276
Total	6 874	610 838	100 393	85 330	803 435
Alberta and Northwest Territories - Alberta et Territoires du Nord-Ouest					
282 Phosphate rock - Roche phosphatée	-	-	190 912	-	190 912
134 Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	109 815	-	-	109 815
516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	-	-	706	104 996	105 702
250 Clay - Argile	-	20 579	30 898	46 726	98 203
474 Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	4 175	17 814	70 328	2 307	94 624
Other Commodities - Autres produits	14 403	309 840	207 649	219 854	751 746
Total	18 578	458 048	500 493	373 883	1 351 002
British Columbia - Colombie-Britannique					
134 Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	56 327	-	-	56 327
296 Paper waste - Déchets de papier	15	44 299	-	157	44 471
282 Phosphate rock - Roche phosphatée	-	-	34 606	-	34 606
250 Clay - Argile	-	20	33 872	144	34 036
554 Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	1 677	13 501	11 826	296	27 300
Other Commodities - Autres produits	7 229	85 049	48 156	109 868	250 302
Total	8 921	199 196	128 460	110 465	447 042
Canada Total - Total Canada	1 159 313	5 425 086	3 248 745	1 124 022	10 957 166

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.1.4

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnes for the Southbound Movements
of Goods to U.S. Region of Destination,
by Canadian Gateway, Canada - U.S. Movements,
1994**

Tableau 7.1.4

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes des mouvements nord-sud de
marchandises à point de destination d'une région
américaine,par de sortie du Canada, mouvements Canada -
États-Unis, 1994**

Canadian Gateway	U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis					Tonnes '000
	North-East	Central	South	West		
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest		
Atlantic - Atlantique	507	925	170	1	1	1 604
Quebec-Québec	3 559	71	694	6	6	4 330
Ontario	3 963	15 201	7 519	857	857	27 540
Manitoba	7	911	184	97	97	1 199
Alberta	84	904	65	894	894	1 947
Saskatchewan	42	41	41	--	--	124
British Columbia - Colombie Britannique	353	2 809	774	4 155	4 155	8 091
Total	8 514	20 864	9 446	6 010	6 010	44 835

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.1.5

Top 74 Commodities for the Southbound Movements of Goods to U.S. Region of Destination, Canada - U.S. Movements, 1994

Code Commodity - Merchandise	U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis				
	North-East	Central	South	West	Total
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes					
024 Barley - Orge	4 113	293 120	2 233	607 512	906 978
026 Corn - Maïs	109 390	360	7 691	-	117 441
028 Oats - Avoine	7 022	135 789	7 923	28 748	179 482
034 Wheat - Blé	127 997	370 456	79 941	158 152	736 546
042 Malt and malt flour - Malt et farine de malt	1 968	19 904	17 143	20 432	59 447
044 Wheat flour - Farine de blé	1 741	2 198	218	-	4 157
104 Vegetables, dried - Légumes séchés	2 484	1 831	24 119	8 915	37 349
108 Sugar - Sucre	5 993	44 064	2 606	4 462	57 125
126 Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	1 737	13 901	248	5 981	21 867
134 Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	4 736	3 094	5 521	-	13 351
136 Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	48 010	41 808	4 937	203 618	298 373
138 Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	7 157	19 886	9 394	13 823	50 260
168 Flaxseed - Lin	-	52 232	960	-	53 192
170 Rapeseed - Colza	720	53 133	11 963	561	66 377
182 Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	7 095	67 557	382	15 519	90 553
190 Pulpwood chips - Copeaux de bois £ p'te	64	2 577	64	-	2 705
202 Bauxite ore and alumina - Minéraux de bauxite et alumine	165 889	4 284	2 350	4 036	176 559
204 Copper ores and concentrates - Minéraux et concentrés de cuivre	-	12 471	-	20 883	33 354
228 Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	119 328	102 797	42 682	9 269	274 076
238 Bituminous coal - Houille grasse	-	430 107	-	-	430 107
240 Lignite coal - Lignites	-	536	-	-	536
250 Clay - Argile	791	1 865	1 470	117	4 243
252 Other crude refractory materials - Autres matières réfractaires brutes	-	30 629	-	-	30 629
256 Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	1 616	-	-	-	1 616
276 Gypsum - Gypse	-	-	-	4 446	4 446
282 Phosphate rock - Roche phosphatée	20 379	529	92	-	21 000
284 Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	13 267	35 211	9 913	-	58 391
286 Common salt, n.e.s. - Sel commun n.d.a.	24 240	37 697	94 970	1 270	158 177
288 Liquid sulphur - Soufre liquide	20 939	261 026	1 006 516	3 827	1 292 308
290 Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.	-	633	451	-	1 084
296 Paper waste - Déchets de papier	4 582	5 287	8 284	9 649	27 802
308 Lumber - Bois de construction	802 905	2 139 785	2 522 969	199 008	5 664 667
320 Plywood - Contre-plaqué	24 500	8 081	3 552	637	36 770
322 Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	88 045	296 958	123 919	417 100	926 022
330 Woodpulp - Pâte de bois	1 198 539	1 683 263	329 620	262 629	3 474 051
334 Newsprint paper - Papier journal	1 177 844	1 387 570	572 764	347 457	3 485 635
336 Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	121 041	207 779	218 622	17 711	565 153
348 Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	80 084	63 921	68 127	28 287	240 419
370 Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.d.a.	71 745	106 969	104 231	73 954	356 899
380 Chemical elements - Éléments chimiques	68 513	29 695	121 382	7 141	226 731
382 Sulphuric acid - Acide sulfurique	545 746	632 783	368 430	15 444	1 562 403
384 Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids n.e.s. - Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes	39 941	23 506	15 924	17 376	96 747
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxydes, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques, n.d.a.	208 386	646 835	33 779	175 227	1 064 227
392 Sodium carbonate - Carbonate de sodium	50 374	2 845	2 677	-	55 896
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	132 139	79 349	116 963	2 127	330 578
400 Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	154 572	116 950	144 102	34 420	450 044

Tableau 7.1.5

Group de 74 produits plus importants des mouvements nord-sud de marchandises à destination d'une région américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1994

Table 7.1.5

Top 74 Commodities for the Southbound Movements of Goods to U.S. Region of Destination, Canada - U.S. Movements, 1994

Tableau 7.1.5

Group de 74 produits plus importants des mouvements nord-sud de marchandises à destination d'une région américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1994

Code Commodity - Marchandise	U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis				
	North-East	Central	South	West	Total
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes					
402 Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	30 837	199 058	37 803	267 453	535 151
404 Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	13 288	153 274	14 086	10 997	191 645
414 Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	7 214	1 818	-	11 151	20 183
416 Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	124 154	4 493 553	689 556	380 916	5 688 179
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	13 578	867 781	16 234	700 182	1 597 775
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	202 235	460 345	285 432	141 118	1 089 130
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.	7 197	57 317	41 244	19 394	125 152
434 Gasoline - Essence	-	69	-	-	69
442 Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	49 401	30 498	13 395	3 859	97 153
446 Petroleum coke - Coke de pétrole	16 680	7 339	722	64	24 805
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinées et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	372 015	584 428	126 566	255 030	1 338 039
454 Other petroleum and coal products - Autres dérivés du pétrole et de la houille	7 726	20 477	17 107	128 424	173 734
460 Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	45 668	141 707	17 620	154	205 149
464 Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	52 318	192 451	104 520	13 645	362 934
468 Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	2 831	68 658	41 003	7 888	120 380
474 Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	2 077	3 640	43 593	5 749	55 059
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	363 453	151 676	469 081	11 360	995 570
482 Copper and alloys in primary forms - Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	170 405	26 140	14 746	563	211 854
492 Zinc and alloys - Zinc et alliages	28 067	153 334	39 646	767	221 814
516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	503 198	168 254	36 643	262 165	970 260
554 Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	172 659	109 465	221 280	77 838	581 242
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteur accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	7 845	81 790	81 935	21 997	193 567
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	119 493	418 927	394 297	407 360	1 340 077
622 Shipping containers returned empty (not c.o.f.c. containers) - Conteneurs vides retournés à l'expéditeur (autres que C.S.W.P.)	8 517	29 026	1 212	54	38 809
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	281 012	1 853 734	41 882	53 036	2 229 664
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	17	8 014	628	150	8 809
Total	8 067 517	19 754 044	8 839 363	5 501 052	42 161 976

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.1.6

Railway Commodity Origin and Destination of the Major Commodities in terms of Tonnage for the Southbound Movements of Goods from Canadian Region of Origin to U.S. Region of Destination Canada - U.S. Movements, 1994

Code Origin - Origine	U.S. Region of Destination - Région de destination des Etats-Unis				
	North-East	Central	South	West	Total
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes					
Atlantic - Atlantique					
334 Newsprint paper - Papier journal	199 170	26 016	48 239	473	273 898
308 Lumber - Bois de construction	88 005	41 746	80 562	411	210 724
330 Woodpulp - Pâte de bois	137 886	53 982	7 059	-	198 927
336 Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	28 233	51 047	54 778	918	134 976
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	-	80 458	-	69	80 527
Other Commodities - Autres produits	184 439	24 610	35 512	4 043	248 604
Total	637 733	277 859	226 150	5 914	1 147 656
Quebec - Québec					
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	153 726	1 776 913	31 266	44 855	2 006 760
334 Newsprint paper - Papier journal	826 158	666 398	344 249	92 305	1 929 110
308 Lumber - Bois de construction	230 971	282 053	623 616	10 727	1 147 367
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	356 380	150 840	468 868	8 990	985 078
382 Sulphuric acid - Acide sulfurique	170 842	213 702	168 436	1 437	554 417
Other Commodities - Autres produits	1 823 718	940 475	769 851	153 237	3 687 281
Total	3 561 795	4 030 381	2 406 286	311 551	10 310 013
Ontario					
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a. / automobiles routiers n.d.a.	119 042	314 946	392 129	359 058	1 185 175
330 Woodpulp - Pâte de bois	425 801	525 341	89 091	51 178	1 091 411
334 Newsprint paper - Papier journal	135 769	564 805	159 193	147 154	1 006 921
382 Sulphuric acid - Acide sulfurique	360 124	412 596	193 204	2 147	968 071
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	331 564	283 751	106 704	826	722 845
Other Commodities - Autres produits	1 289 378	2 313 234	1 163 694	256 905	5 023 211
Total	2 661 678	4 414 673	2 104 015	817 268	9 997 634
Manitoba					
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	-	88 405	-	-	88 405
334 Newsprint paper - Papier journal	-	23 157	6 257	41 970	71 384
308 Lumber - Bois de construction	2 222	39 412	16 668	316	58 618
286 Common salt, n.e.s. - Sel commun n.d.a.	-	15 272	34 649	-	49 921
370 Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s	22 142	6 009	17 769	3 682	49 602
Other Commodities - Autres produits	28 615	258 667	57 597	57 024	401 903
Total	52 979	430 922	132 940	102 992	719 833

Tableau 7.1.6

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des marchandises principales selon le tonnage, des mouvements nord-sud de marchandises de la région Canadienne d'origine à destination d'une région américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1994

Table 7.1.6

Railway Commodity Origin and Destination of the Major Commodities in terms of Tonnage for the Southbound Movements of Goods from Canadian Region of Origin to U.S. Region of Destination Canada - U.S. Movements, 1994 - Concluded

Tableau 7.1.6

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des marchandises principales selon le tonnage, des mouvements nord-sud de marchandises de la région Canadienne d'origine à destination d'une région américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1994 - fin

Code Origin - Origine	U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis				
	North-East	Central	South	West	Total
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes					
Saskatchewan					
416 Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	71 416	4 489 205	686 762	368 448	5 615 831
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	7 507	265 992	4 585	3 442	281 526
024 Barley - Orge	-	30 334	1 351	165 297	196 982
330 Woodpulp - Pâte de bois	44 778	76 263	30 251	5 302	156 594
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	1 358	80 815	657	5 247	88 077
Other Commodities - Autres produits	27 226	303 738	88 732	62 614	482 310
Total	152 285	5 246 347	812 338	610 350	6 821 320
Alberta and Northwest Territories					
Alberta et Territoires du Nord-Ouest					
288 Liquid sulphur - Soufre liquide	988	238 279	990 072	3 827	1 233 166
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	284	521 518	4 517	677 611	1 203 930
330 Woodpulp - Pâte de bois	105 646	474 686	121 924	137 771	840 027
308 Lumber - Bois de construction	24 090	413 579	349 631	18 024	805 324
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	3 818	531 261	11 461	169 410	715 950
Other Commodities - Autres produits	200 605	1 070 730	356 449	2 258 655	3 886 439
Total	335 431	3 250 053	1 834 054	3 265 298	8 684 836
British Columbia - Colombie-Britannique					
308 Lumber - Bois de construction	438 102	1 159 622	1 244 242	168 646	3 010 612
330 Woodpulp - Pâte de bois	214 561	449 965	62 230	68 246	795 002
238 Bituminous coal - Houille grasse	-	358 973	-	-	358 973
492 Zinc and alloys - Zinc et alliages	5 402	85 279	7 910	-	98 591
334 Newsprint paper - Papier journal	79	12 119	1 156	42 712	56 066
Other Commodities - Autres produits	7 472	37 851	8 042	108 075	161 440
Total	665 616	2 103 809	1 323 580	387 679	4 480 684
Canada Total - Total Canada	8 067 517	19 754 044	8 839 363	5 501 052	42 161 976

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Chapter 8

Survey Concepts and Data Limitations

Collection Authorities and Related Classifications

Railway statistics contained in this publication were collected in accordance to the provisions of Section 344 of the **Railway Act** (R.S.C. 1985 c.R-3) and Chapter S-19 of the **Statistics Act** (Revised Statutes of Canada 1985).

Financial as well as operating and carloading statistics are produced from reports submitted by common carrier railways. Of the reporting companies most fall within the legislative authority of the National Transportation Agency (NTA). Financial details of railways are reported in accordance with the **Uniform Classification of Accounts** (UCA), as prescribed by the NTA. The UCA was revised for the 1982 survey year resulting in changes in the reporting of data and classification of carriers. This also facilitated the separation by the railways of their rail and non-rail operations. Readers are advised to refer to the Uniform Classification of Accounts to assist in the interpretation of the information presented in this publication.

Railway companies falling within the legislative authority of the Parliament of Canada are classified as follows:

Class I - Canadian National Railways, Canadian Pacific Limited and VIA Rail Canada Inc., and their related operations.

Class II - Other carriers involved in Canadian rail transportation.

Class III - Other companies which report under the Railway Act, such as terminal, bridge and tunnel companies.

The companies surveyed correspond to the industry group 453 - Railway Transport and Related Service Industries, in Statistics Canada's **Standard Industrial Classification** (Catalogue No. 12-501, 1980 edition).

Commodity detail is reported according to the U.S. Standard Transportation Commodity Classification and converted to a 320 code structure derived from **Standard Commodity Classification Manual** of Statistics Canada (Catalogue No. 12-502, 1972).

Employment statistics are collected in accordance with the **Uniform Classification of Railway Employees** (introduced January 1, 1964).

Chapitre 8

Concepts d'enquête et limites des données

Organismes de collecte et classifications connexes

Les présentes statistiques sur le transport ferroviaire ont été recueillies conformément aux dispositions de la Section 344 de la **Loi sur les chemins de fer** (R.S.C. 1985 c.R-3) et du Chapitre S19 de la **Loi sur la statistique** (Lois revisées du Canada, 1985).

Les données financières et opérationnelles, ainsi que celles portant sur les chargements de wagons, sont produites à partir des déclarations soumises par les compagnies de chemins de fer publiques. La majorité des compagnies déclarantes sont sous la juridiction de l'Office national des transports du Canada (ONT). Le lecteur trouvera ici les états financiers des chemins de fer publics exploités au Canada déclarés suivant la **Classification uniforme des comptes** (CUC) établie par l'ONT. La CUC a été révisée pour l'année d'enquête 1982, ce qui a eu pour effet de modifier la méthode de déclaration des données et la classification des transporteurs, et de faciliter la distinction, pour les sociétés ferroviaires, entre les activités ferroviaires et les activités non ferroviaires. Les lecteurs sont priés de consulter la Classification uniforme des comptes pour interpréter les présentes données.

Les sociétés ferroviaires qui relèvent de l'autorité législative du Parlement du Canada sont classées comme suit :

Catégorie I - Le Canadien National, le Canadien Pacifique Limité et VIA Rail Canada Inc.

Catégorie II - Tous les autres transporteurs participant aux opérations de transport des chemins de fer canadiens

Catégorie III - Les autres compagnies qui relèvent directement de la **Loi sur les chemins de fer**, comme celles qui exploitent des gares, des ponts et des tunnels.

Les compagnies observées correspondent au groupe 453 des industries - Industries du transport et des services ferroviaires, **Classification type des industries** de Statistique Canada (n° 12-501 au catalogue, édition de 1980).

Les renseignements sur les marchandises sont présentés conformément à la **Standard Transportation Commodity Classification** des États-Unis et transformés selon une structure qui se fonde sur la **Classification type des produits** de Statistique Canada (n° 12-502 au catalogue, 1972).

Les statistiques sur l'emploi sont recueillies en fonction de la **Classification uniforme canadienne des employés ferroviaires** (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1964).

Survey Methodology, Coverage and Data Limitations:

Financial, Operating and Carloading Statistics

Coverage and Survey Methodology.

Financial and operating statistics contained in this publication are derived from a mail census of Class I, II and III common carrier railways. In order to meet confidentiality requirements and avoid residual disclosure, data for Class II and III carriers are grouped together.

The Annual data are reported on schedules or forms, specified by the National Transportation Agency and provided to the Transportation Division of Statistics Canada. Individual reports undergo comprehensive review upon receipt and are edited for consistency and reliability.

Data Limitations

Users are advised to consult the UCA for concepts and reporting definitions as survey results may be misconstrued or improperly interpreted without prior knowledge of the accounts. For example, carriers may report total traffic over their tracks, hence operating statistics, such as passenger-car kilometres, and freight car-kilometres may be duplicated.

Railway transportation statistics cover the activities of common carriers offering services to the general public, or industrial sectors, for compensation. **Private railways** which transport goods solely for parent companies and do not operate on a for-hire basis, **are excluded**.

Special Notes on Carloading Statistics:

- i) Freight interlined between two-or-more Canadian rail carriers is included only once - unless specified otherwise - to avoid duplication. Traffic handled in intermediary switching service is excluded.
- ii) A railway which operates in both Canada and the United States will have all traffic south of the border considered a United States rail connection for the purpose of this publication. Thus, freight crossing the international boundary (whether from or to a non-reporting United States railroad at that point, or carried by one of the respondents reporting in this series), appears as a "receipt from" or "delivery to" a United States rail connection.

Certain extensions of Canadian National and Canadian Pacific rail services in the United States are, for statistical purposes, considered part of the Canadian operations and are included herein. This includes, for the most part, overhead movements (Canada to Canada through the United States) and short rail extensions across the border to connecting United States carriers.

Méthodes et champ d'enquête et limites des données:

Statistiques financières, opérationnelles et de chargements de wagons.

Méthodes et champ d'enquête

Les statistiques financières et opérationnelles présentées dans cette publication ont été tirées d'un recensement des compagnies ferroviaires des catégories I, II et III. Afin d'assurer la confidentialité des données et d'éviter des divulgations résiduelles, les données portant sur les transporteurs des catégories II et III ont été regroupées.

Les données annuelles sont recueillies par l'entremise de formulaires ou d'annexes statistiques rédigés par l'Office national des transports et fournis à la Division des transports de Statistique Canada. Les rapports sont examinés individuellement et vérifiés pour en assurer la fiabilité.

Limites des données

Les lecteurs sont priés de consulter la CUC pour obtenir une définition des concepts et des méthodes de déclaration, les résultats d'enquête pouvant être mal interprétés si l'on ne possède pas les connaissances requises des comptes. Ainsi, les transporteurs peuvent déclarer le trafic total sur leurs voies, ce qui peut entraîner un double comptage des statistiques opérationnelles comme le nombre de voitures-kilomètres et de wagons-kilomètres.

Les statistiques sur le transport ferroviaire du fret représentent seulement les activités des transporteurs publics - c'est-à-dire les compagnies ferroviaires qui offrent des services au grand public ou au secteur industriel, contre rémunération. **Les chemins de fer pour compte propre** qui transportent les produits de compagnies affiliées et qui n'opèrent pas pour compte d'autrui sont exclus.

Notes supplémentaires sur le chargement de fret des wagons:

- i) Le fret transporté par deux compagnies ferroviaires canadiennes ou plus est inclus seulement une fois - à moins d'indication contraire - afin d'éviter le double comptage. Le fret transporté par le service d'aiguillage intermédiaire est exclu.
- ii) Aux fins de cette publication, une compagnie qui exploite au Canada et aux États-Unis aura tout son trafic au sud de la frontière considéré comme un raccordement ferroviaire aux États-Unis. Par conséquent, le fret qui traverse la frontière (en provenance ou à destination d'une compagnie ferroviaire américaine non déclarante ou transporté par une compagnie déclarante dans cette série) apparaît comme "reçues de" ou "livrées à" une compagnie ferroviaire américaine de raccordement.

Aux fins statistiques, certains services ferroviaires du Canadien National et du Canadien Pacifique aux États-Unis sont considérés comme faisant partie intégrante de leurs opérations canadiennes et traités comme tels. Sont inclus dans ces services, pour la plupart, les mouvements intermédiaires (du Canada au Canada en passant par les États-Unis) et de courts prolongements ferroviaires de l'autre côté de la frontière raccordés à des transporteurs américains.

Commodity Origin and Destination Statistics

Coverage and Survey Methodology

Commodity origin and destination statistics are provided by the NTA and represent an annual census of waybill records from the two major railways - the Canadian National and Canadian Pacific. Freight interlined with Class II carriers is included while **interline duplication** between CN and CP is removed by NTA. Each record represents a freight movement and shows origin, destination, commodity code, mass and other related information.

Commodity Classification

The **commodity groups** shown are based on 320 codes, corresponding closely to the **Standard Commodity Classification** (SCC) of Statistics Canada. These are the same commodity groups used for Carloading statistics. The principal criteria employed for grouping commodities in the SCC are stage of fabrication, chief component material and purpose.

Both railways classify commodities using the seven-digit **Standard Transportation Commodity Code** (STCC) for their own internal purposes and report the data to the NTA in this format. Before their release to Statistics Canada, the STCC commodity codes are converted to SCC (320) commodity codes.

Origin and destination

CN reports Standard Point Location Code (SPLC) for points of origin and destination in Canada. CP provides Freight Station Accounting Code (FSAC) for points of origin and destination. These codes are matched by NTA for the two railways and an aggregate file containing provincial origin and destinations is provided to Statistics Canada. The point of origin and destination quoted is the point where the rail traffic begins or terminates in the case of intermodal traffic. "Rubber Points", where cargo is loaded onto other modes of transport, are not included. In the case of interlined shipments, the origin and destination refers, also, to the rail transport origin and destination, which may differ from the point at which CN or CP picked up or delivered the goods.

Trans-border shipments

These shipments with Canadian origin which terminate in the United States as well as shipments originating in United States which terminate in Canada, are included in the data.

In-transit traffic

In-transit traffic refers to movements where both the origin and the destination reported are in the United States. These are also included in the tabulation results.

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises

Méthodes et champ d'enquête

Les statistiques sur l'origine et la destination des marchandises sont fournies par l'ONT et représentent les données d'un recensement annuel des feuilles de route des deux principales sociétés ferroviaires, le Canadien National et le Canadien Pacifique. Le fret faisant l'objet de mouvements interréseaux avec les transporteurs de catégorie II est inclus, tandis que le **double comptage des transferts** entre le CN et le CP est supprimé par l'ONT. Chaque enregistrement représente un mouvement de marchandises et contient des données sur l'origine, la destination, les catégories de marchandises, le volume et d'autres renseignements connexes.

Classifications des produits

Les **groupes de marchandises** indiqués sont fondés sur les 320 catégories de marchandises établies à partir de la **Classification type des produits** (CTP) de Statistique Canada. On retrouve ces mêmes groupes pour les données sur les chargements de wagons portant sur le trafic des marchandises payantes. Les principaux critères utilisés pour regrouper les marchandises dans la CTP sont l'étape de fabrication, la matière principale et l'objet.

Les deux sociétés ferroviaires attribuent un code à sept chiffres (**Standard Transportation Commodity Code**, STCC) pour leurs propres enregistrements et présentent ces données à l'ONTC sous ce format. Avant d'être remis à Statistique Canada, les codes de produits STCC sont convertis aux codes de produits (320) de la CTP.

Origine et destination

Le CN déclare le code unifié des localités desservies (SPLC) correspondant aux points d'origine et de destination au Canada. Le CP fournit le code comptable de la gare de manutention (FSAC) correspondant aux points d'origine et de destination des marchandises. L'ONT procède à l'appariement des codes des deux sociétés ferroviaires et fournit à Statistique Canada un fichier agrégé contenant les principaux points d'origine et de destination. Le point d'origine et de destination fourni est le point de départ ou le point d'arrivée du mouvement ferroviaire dans le cas du trafic intermodal. Les terminaux intermodaux, où le fret est transféré à d'autres modes de transport, ne sont pas inclus. Dans le cas des transferts, les données sur l'origine et la destination renvoient également à l'origine et à la destination des mouvements ferroviaires qui peuvent différer des localités où le CN et le CP prennent ou livrent les marchandises.

Expéditions transnationales

Les expéditions qui partent du Canada à destination des États-Unis et vice-versa sont comprises dans les données.

Trafic en transit

Le trafic dont l'origine et la destination sont déclarées aux États-Unis fait également partie des données.

Marine Imports or Exports

These refer to domestic movement of goods originating in Canada destined for other countries (other than US) and vice versa, by water transport.

Data Limitations

Data for Canadian National and Canadian Pacific are aggregated by NTA before their release to Statistics Canada, as a result freight movements cannot be identified separately.

The NTA advises that approximately 1-1.5% of the waybill records are unused in tabulations because of missing or non-valid codes such as commodity or station codes.

Importations ou exportations par mer

Il s'agit des mouvements intérieurs des marchandises expédiées par mer du Canada vers d'autres pays (autres que les États-Unis) et vice-versa.

Limites des données

L'ONT regroupe les données relatives au Canadien National et au Canadien Pacifique avant de les fournir à Statistique Canada. Aussi les mouvements de fret ne peuvent-ils être identifiés individuellement.

Selon l'ONT, environ 1 à 1.5% des feuilles de route ne servent pas à l'établissement des tableaux en raison de l'absence ou de la non-validité de codes tels que les codes des produits ou des gares.

Glossary

Average Freight Carload

This statistic is tonne-kilometres divided by the number of loaded freight car-kilometres.

Average Train Speed

This statistic is train-kilometres divided by train hours. Train hours may include en route train switching time when used in this calculation.

Box Car

A closed railroad car with a roof and a door which is used for general service.

Branch Line

Branch line means a line of railway in Canada of a railway company that is subject to the jurisdiction of Parliament that, relative to a main line within the company's railway system in Canada of which it forms a part is a subsidiary, secondary, local or feeder line of railway, and includes a part of any such subsidiary, secondary, local or feeder line of railway.

A length of track serving facilities beyond the point of junction with a main line or another branch line.

Business Car

Cars owned or leased by common carriers, or owned by individuals using free transportation, which are used for office or business purposes in transportation service.

Caboose

A freight train car usually attached to the rear of the train for the use of trainmen in giving and receiving signals, handling car records, and performing other duties.

Canadian Rail Operations

Rail operations consist of the transportation by rail of goods and passengers (both inter-city and commuter) and include intermodal transportation which may involve the railway in transport modes other than rail where such operations are required to complete a rail move.

Car-kilometres

A car-kilometre is the movement of a unit of car on one kilometre of track.

Carload

A carload is a shipment that uses one rail car for its transportation.

Carrier

Carrier means the entity having the legal authority to operate the railway.

Classification of Carriers

Railway carriers within the legislative authority of the Parliament of Canada are classified as follows:

- Class I - Canadian National Railway, Canadian Pacific Limited and VIA Rail Canada Inc., and their related operations.
- Class II - Other carriers involved in Canadian rail transportation operations.
- Class III - Other companies which report under the **Railway Act**, such as terminal, bridge and terminal companies.

Classification of Employees

All employees are classified with respect to occupation and assigned to their proper function and occupational class. Employees that work in more than one function or occupational class are counted in the one indicated by the greater part of the duties. Service hours and compensation are distributed between the other occupational classes in which the employee has worked (refer to Employment Function and Occupational Classification).

Coach

A term commonly used to designate passenger cars which are used for day travel. They are fitted with conventional or reclining seats.

C.O.F.C.

This represents **container on flat car**, a familiar rail form of intermodal transport.

Common Carrier

Any railway which holds itself out to the general public to transport passengers and/or goods for compensation.

Compensation, Total

The compensation is the gross amount paid to employees, including vacations, holidays, leaves of absence, etc., with pay and before deductions for income tax. Compensation should not include retro active wage increases, which, although paid during the current year, pertain to a prior period.

Current Ratio

A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Debt-Asset Ratio

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by total assets.

Debt-Equity Ratio

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by owner's equity.

Delivered to United States rail

Traffic delivered to United States rail connections or transported across the border by the respondent.

Delivered to other railways in Canada

Traffic delivered directly to connecting Canadian rail carriers and deliveries to other modes of transport (other than car ferries) when these move at joint rates on through billing, or when a subsequent rail haul is indicated.

Destination

Refers to the railway destination, not including connecting modes of transport, and is coded by the railway's respective station number. In the case of interlined shipments, the destination refers to the rail transport destination, not only the point at which the reporting railway delivered the goods.

Employee

An employee is defined as every person in the service of a reporting carrier, whether on a full-time or seasonal basis, and subject to the carrier's continuous authority to supervise and direct the manner of rendition of his service. Part time workers are not included in the tables presented.

Employees, Number of

The number of employees is the average of counts made each month throughout the year. The count is not restricted to the number of personnel actually on duty, and includes all other regularly assigned employees and those on vacation or sick leave with pay. Persons on leave without pay or under suspension are excluded.

Employment Functions

The major railway Employment Functions are:

- General
- Road Maintenance
- Equipment Maintenance
- Transportation (non-train and train)

Empty Car-kilometres

Kilometres run by freight cars without load, and flat cars loaded with railroad owned or controlled highway trailers or containers, moving without revenue waybill, excluding company service equipment designed for use exclusively in work service.

Equipment (Operations)

This activity concerns all operations and transactions related to railway equipment, including locomotives, freight cars, passenger cars, intermodal equipment, roadway machines, and work equipment. The operations or transactions within this activity include repair and maintenance, leases, rentals and depreciation of railway equipment.

Equipment Maintenance

This service is responsible for the maintenance and servicing of all motive power, car, shop and power plant equipment.

Fiscal Period

Annual results for carriers are based on the years ending December 31.

Freight Car-kilometres

A freight car kilometre is the movement of a freight car over one kilometre of track.

Freight-train Car-kilometres

Kilometres run by loaded and empty freight train cars and caboose cars in transportation service.

Freight Train-kilometres

The number of kilometres run by all trains between terminals or stations for the transportation of revenue or company freight; also kilometres run by trains made up of empty freight train cars, and by trains consisting of a locomotive and a caboose running light in connection with such service. Freight trains hauling passenger cars are classified as freight trains.

General (Operations)

This activity concerns all operations and transactions required to support the overall railway enterprise and includes general administration, employee benefits, taxes, insurance, purchasing and material stores.

Gondola Car

A car with sides and ends but no top, used for hauling commodities such as sand, gravel and coal.

Gross Domestic Product

The gross domestic product is an indicator employed to assess the value of goods and services produced in a country.

Gross Tonne-kilometres

A gross tonne-kilometre is the movement of a tonne of rail equipment, intermodal equipments or freight over one kilometre of track. This includes all movements over the carrier's tracks except switching operations, including operations by other carriers.

Head-end Car

A passenger train car designed for transporting mail, baggage, newspapers, milk in cans, etc. and not equipped to accommodate passengers.

Hopper Car

A car which moves dry bulk freight and usually unloads through gravity by vents on the underside.

Industrial Track

A switching track serving industries such as mines, mills, smelters and factories.

Interline Freight

Tonnage passing over the lines of two or more carriers. The interchange is termed an interline movement.

Intermediate Switching

A switching service which includes all the elements of switching performed by a carrier which neither originates or terminates the shipment nor receives a line haul on that shipment.

Intermodal

Intermodal operations involve movements by more than one mode of transport, essentially operations in which goods are carried in a highway trailer or freight container which is transferred between a rail car and other vehicles, (usually trucks or ships), which are used to accomplish the non-rail parts of the move.

International Carrier

A carrier that operates in Canada and the United States.

Inter-provincial Carrier

A carrier that operates in more than one province or territory.

In-transit

En route between the point of origin and the point of destination.

Intra-provincial Carrier

A carrier that operates in only one province or territory.

Joint Facility

Railway tracks, yards, terminals, and other facilities owned by one carrier and used jointly by two or more carriers.

Kilometres of Track Operated

The total number of kilometres of track of all kinds, over which transportation operations are conducted.

Length of Road Operated

The single or first main track, measured by the distance between terminals, over which railway transportation is conducted.

Light Locomotive

A locomotive which moves under its own power without pulling any cars.

Line-haul

The movement of trains between terminals and stations on the main or branch lines of the railway, exclusive of switching operations.

Loaded

Revenue freight originated directly on the track belonging to the respondent, including that received from private, non-reporting industrial sidings; freight received from switching roads connecting with the respondent where such freight has not previously been given line-haul transportation; freight received from other modes of transport; freight re-shipped following milling or fabrication at some point in transit; and, idler or trailer cars.

Loaded Car-Kilometres

Kilometres run by freight cars in freight and passenger trains loaded with revenue or non-revenue freight, and also by company service equipment designed for use exclusively in work service.

Local Traffic

Traffic originating and terminating on the same railway without an intermediate haul by a connecting railway.

Locomotive Unit

A piece of railway rolling stock containing engines used to propel a train along the track but not capable itself of accommodating passengers or freight. Such units may be used singly (providing it has a crew cab) or in conjunction with other units, with all such units usually being controlled from the cab of one of the units.

Locomotive Unit-kilometre

A locomotive unit-kilometre is the operation of a locomotive unit over a kilometre of track. VIA trains are considered part of the operating carrier's operations.

Main Line

For carriers under the jurisdiction of the National Transportation Agency, the distinction between a main line and a branch line is based principally on the criterion of two million gross ton miles per track (others being: a) part of the **transcontinental** system; b) vital export-import links; c) **connecting lines**), the main line and branch line network for the three Prairie Provinces was defined by the NTA. For the remaining provinces, the railways apply the same methodology as outlined in the Decision with the threshold density of two million gross ton miles per track being used as the primary criterion.

For carriers not under the jurisdiction of the National Transportation Agency, the definition of main line track is based on the criterion of two million gross ton miles per track annually.

Main Track

A track extending through and between stations upon which trains are operated. Main track of switching and terminal companies is all track kept clear for the passage of trains.

Non-revenue Freight

Company materials and supplies transported without charge in freight trains of a particular railway for its own use.

Occupational Classification

The major railway Occupational Classifications are:

- Managerial and Supervisory
- Professional, Technical and Staff Assistants
- Clerical
- Running Trades
- Working Foremen
- Craftsmen, Tradesmen, Lead Hands, Service Workers and Helpers
- Labourers, including Building Attendants and Coach Cleaners
- Floating Equipment Employees (Railway) and Employees in Other Operations

O.C.S.

Acronym for **on company service**; essentially the movement of non-revenue loaded cars for the company's own purposes such as work equipment, rail ties or ballast.

Operating Ratio

The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses.

Parlour Car

A passenger car of a more luxurious character than a day coach having revolving seats, and other conveniences and on which an extra fare is charged.

Passenger Car

A car equipped to carry passenger, baggage, etc., in passenger train service.

Passenger car-kilometres

Kilometres run by passenger cars in transportation service, including both loaded and empty car-kilometres. Passenger car-kilometres in VIA trains are recorded by both VIA and the operating carrier.

Passenger-kilometre

The movement of a passenger a distance of one kilometre. Passenger-kilometres are derived by multiplying the number of passengers by the distance transported.

Passenger locomotive-kilometres

The number of kilometres run by locomotives in passenger-train service.

Passenger-train car-kilometres

Kilometres run by passenger-train cars in transportation service, including kilometres by loaded cars and also by empty cars deadheaded in connection with passenger service.

Passenger-train Kilometres

Kilometres run by passenger trains in revenue service, to transport passengers and baggage, etc., together with the kilometres run by trains comprised of deadhead passenger cars.

Piggyback

In railroad freight transportation, a term used to describe the hauling of loaded or empty highway trailers, or containers, on railroad freight cars.

Private-line Cars

Freight cars owned by companies other than the railways and used for the transportation of goods over various lines. These are sometimes called private cars.

Private Siding

A short line connected to a railway line, owned by an individual or company.

Railway Operations

This activity consists of the operations of the railway which are directly involved in providing transportation service, including train operations, yard operations, train control operations, intermodal operations, station and terminal operations, and other modes of transport used as an integral part of a rail service.

Real Domestic Product

The Gross Domestic Product expressed in constant dollars.

Received from other Railways in Canada

Traffic received directly from connecting Canadian rail carriers and receipts from other modes of transport (other than car ferries) when these move at joint rates on through billing, or when a previous rail haul is indicated.

Received from United States rail destined to Canadian points

Traffic received from United States rail connecting, or transported across the border by the respondent, destined to Canadian points.

Received from United States rail destined to United States points

Freight moving from United States rail connections to points in the United States (i.e. overhead traffic).

Revenue Passenger

A person travelling on a train by right of fare.

Road Maintenance

This function is responsible for the construction and maintenance of all track and structures and signal installations.

Rolling Stock

The freight and passenger cars owned by a rail carrier, not including motive power equipment.

Second Main Track

The second track running parallel to the first main track where double track (or triple track, etc.) is laid on the same road bed.

Self-propelled Car

A single motor-powered unit of railway equipment designed to carry passenger or baggage traffic. It is not considered to be a locomotive. It is also referred to as a motor car or rail diesel car.

Service Hours Paid For

Hours paid for include time actually worked plus time for such items as vacations, holidays, leaves of absence, etc., when paid for, and applies to all employees.

Siding

A track auxiliary to the first main track for meeting or passing trains, or a track for industrial purposes.

S.T.C.C. (Standard Transportation Commodity Code)

The S.T.C.C. system is a 7-digit coding structure designed to classify all commodities or articles, which move or may move in freight transportation.

T.O.F.C.

This represents **trailer on flat car**, a familiar rail form of intermodal transport.

Tonnes of Revenue Traffic

This statistic records the total weight of revenue shipments.

Tonne-kilometre

The movement of a tonne over a distance of one kilometre.

Train

A unit of equipment, or a combination of units of equipment (exclusive of light locomotives) in condition for movement over tracks by self-contained motor equipment. A self-propelled car moving on its own is a train, as is a 100 car freight train.

Train Hours

Train hours are measured as the train time between departure and arrival station, minus time spent in train switching en route.

Train-kilometres

A train-kilometre is the movement of a train over one kilometre of track.

Train Switching

Switching service performed by train locomotives at terminals and at stations en route.

Train Switching Locomotive-kilometres

Kilometres allowed train locomotives for performing train switching, usually computed at a rate of 9.6 kilometres per hour for the time actually taken up in such service.

Trans-border Shipment

A Canadian originating shipment which terminates in the United States as well as United States originating shipment which terminates in Canada.

Transportation (Non-train and Train)

This function is responsible for scheduling, dispatching and operating trains and other ancillary services, the operation of terminal facilities and the distribution of cars and motive power. This function is also responsible for the movement of merchandise by means of the integration of express and less than carload operations.

Uniform Classification of Accounts (U.C.A.)

U.C.A. means the revised Uniform Classification of Accounts and Related Railway Records as prescribed by the National Transportation of Canada, for use by all railways subject to the jurisdiction of the Agency. These accounts are also used for data collected under the authority of the Statistics Act only.

Unloaded

Freight terminated directly on the road of the respondent. It includes: freight delivered to private, non-reporting industrial sidings and grain unloaded at interior, lake and coastal elevators for export; freight delivered to switching roads connecting with the respondent where there is no further line haul; freight delivered to other modes of transport; and, freight unloaded for milling or fabrication at some point in transit.

Waybill Revenue

The gross revenue according to the waybill, expressed in Canadian dollars, and reported on a received basis.

Ways and Structures

This activity concerns all operations and transactions related to the fixed plant of the railway, including track and roadway, buildings, signals, communication and power facilities, terminals and fuel stations. The operations or transactions within this activity include repair and maintenance, leases, rents, and depreciation of railway fixed plant.

Work train Service

A service performed by a train engaged in company service for which no revenue is received.

Yard Switching

Switching service performed by yard locomotives in yards where regular switching is performed, including both terminal switching and transfer operations within yard limits.

Yard Switching Kilometres

Yard switching kilometres are measured as time spent in yard switching (yard switching minutes) and converted to kilo metres at a rate of 9.6 kilometres per hour. A yard switching minute is one minute's work in switching service by a yard crew. For the purpose of this statistic, **switching service** includes transfer train operations.

Glossaire

L'Aiguillage intermédiaire

Est un service qui comprend toutes activités d'aiguillage exercées par un transporteur autre que le premier ou le dernier transporteur et qui ne s'occupe pas du transport interurbain de cette marchandise.

Automotrice

Élément motorisé du matériel ferroviaire (autre qu'une locomotive) aménagé pour le transport des voyageurs ou des bagages. Également appelé véhicule automoteur ou autorail.

Catégories d'employés

Tous les employés sont classés selon leur profession et on leur attribue une fonction propre et une catégorie professionnelle. Les employés qui entrent dans plus d'une fonction ou d'une catégorie professionnelle relèvent de la fonction ou de la catégorie dans laquelle ils assument le plus de tâches. Les heures de service et la rémunération sont réparties entre les autres catégories professionnelles au sein desquelles les employés ont travaillé (voir les Fonctions des chemins de fer et les Catégories professionnelles).

Catégories professionnelles

Les principales catégories professionnelles sont:

- Direction et surveillance
- Personnel des professions libérales, scientifiques et techniques et adjoints
- Personnel de bureau
- Personnel itinérant
- Contremaires exécutants
- Ouvriers spécialisés, hommes de métiers, chefs d'équipe, préposés à l'entretien et aides
- Manoeuvres, y compris les préposés aux bâtiments et les nettoyeurs (voitures ordinaires)
- Personnel du matériel flottant (chemin de fer) et employés d'autres opérations

Catégories de transporteurs

Les catégories de transporteurs ferroviaires qui relèvent de la compétence législative du Parlement du Canada sont les suivantes:

Catégorie I - Canadien National, Canadien Pacifique et VIA Rail et leurs services connexes.

Catégorie II - Autres transporteurs participant aux opérations de transport des chemins de fer canadiens.

Catégorie III - Autres compagnies assujetties à la **Loi sur les chemins de fer** comme celles qui exploitent des gares, des ponts et des tunnels.

Chargées

Le transport commercial de marchandises effectué directement sur une ligne de l'enquêté, y compris les marchandises provenant d'embranchements privés non enquêtés; marchandises provenant de voies d'aiguillage reliées à celle de l'enquêté lorsque les marchandises n'ont pas déjà fait l'objet d'un transport proprement dit; marchandises provenant d'autres modes de transport; marchandises réexpédiées après usinage ou transformation en cours de route; et wagons-allongés.

Chargement

Chargement utilisant un wagon pour le transport.

Chargement moyen d'un wagon

Le nombre de tonnes-kilomètres divisé par le nombre de wagons-kilomètres chargés.

Classification uniforme des comptes (CUC)

La CUC (version révisée de la Classification uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes) est utilisée par tous les chemins de fer qui relèvent de la compétence de l'Office national des transports du Canada. Ces comptes intéressent également les transporteurs dont les données sont recueillies en vertu de la Loi sur la statistique seulement.

CWP

Conteneur sur wagon plat: une forme courante de transport intermodal.

Déchargées

Marchandises livrées directement à partir d'une ligne de l'enquêté, y compris celles livrées à des embranchements privés non enquêtés et les céréales déchargées à des élévateurs intérieurs, à des élévateurs sur les lacs et sur la côte en vue de l'exportation; marchandise livrée à des voies d'aiguillage reliées à celles de l'enquêté au point où à partir duquel plus aucun transport n'a eu lieu; marchandises livrées à d'autres modes de transport; et marchandises déchargées en vue de la transformation ou de l'usinage en cours de route.

DS

De service: le déplacement de wagons chargés de marchandises non payantes pour les besoins de la société, tels que du matériel de service, des traverses ou du balast.

Destination

Destination, ne comprenant pas les modes de transport de correspondance, codée selon les numéros respectifs des gares. Dans le cas des livraisons inter-réseaux, la destination est celle de la livraison, et non seulement l'endroit auquel la société ferroviaire déclarante a livré les marchandises.

Embranchement

Une ligne de chemin de fer située au Canada, qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qui, par rapport à une ligne principale du système ferroviaire de la compagnie située au Canada et dont elle fait partie, constitue une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer et comprend toute partie de cette ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer.

Une portion de voie desservant des installations au-delà du point d'embranchement avec une ligne principale ou un autre embranchement.

Embranchement particulier

Une courte ligne appartenant à un particulier ou à une société et reliée à une ligne de chemin de fer.

Emploi, fonctions

Les principales fonctions ferroviaires sont:

- Services généraux
- Entretien des voies
- Entretien du matériel
- Transport (par train ou non)

Employé

Un employé se définit comme toute personne travaillant au service d'un transporteur déclarant, à plein temps ou sur une base saisonnière, et assujetti au pouvoir permanent de la compagnie de surveiller et de diriger l'exécution de son travail. Les présents tableaux ne comprennent pas les travailleurs à temps partiel.

Employés, nombre

Le nombre d'employés équivaut à la moyenne des comptages effectués chaque mois de l'année. Le comptage ne se limite pas aux seuls employés au travail; il comprend tous les autres employés réguliers et ceux qui sont en congés annuels ou en congés de maladie payés. Les employés en congés sans solde ou qui ont été suspendus sont exclus.

En transit

Livraisons en route entre le point d'origine et le point de destination.

Entretien de l'équipement

Entretien et réparation de tous les éléments de puissance motrice, des wagons, des ateliers et des usines.

Entretien des voies

Construction et entretien des voies, des ouvrages et des signaux.

Équipement (Exploitation)

Toute opération liée au **matériel** de chemin de fer, y compris les locomotives, les wagons de marchandises, les voitures de voyageurs, l'équipement intermodal, les machines du chemin de roulement et le matériel de service. Les activités comprennent les réparations et l'entretien, la location-bail, la location et l'amortissement du matériel de chemin de fer.

Exercice financier

Les statistiques annuelles sur les transporteurs couvrant les années se terminant le 31 décembre.

Expédition transnationale

Expédition qui part du Canada à destination des États-Unis et vice-versa.

Exploitation des chemins de fer canadiens

L'exploitation des chemins de fer comprend le transport par chemin de fer des marchandises et des voyageurs (inter urbain et banlieue) et inclut le transport intermodal qui peut entraîner le passage à des moyens de transport autres que le chemin de fer lorsque ces opérations sont nécessaires pour compléter le transport ferroviaire.

Exploitation ferroviaire

Toutes les activités ferroviaires directement liées au service de transport, y compris l'exploitation des trains, les manœuvres de triage, les manœuvres de trains, les activités inter modales, les activités liées aux gares et aux terminus et les autres modes de transport faisant partie intégrante du service de transport ferroviaire.

Feuille de route commerciale

Les recettes brutes selon la feuille de route, exprimées en dollars canadiens et déclarées sur la base des marchandises reçues.

Frais généraux

Toute opération nécessaire à l'exploitation du chemin de fer: administration générale, avantages sociaux des employés, impôts, assurances, achats et matières premières.

Heures de service rémunérées

Les heures rémunérées comprennent les heures effectivement travaillées, ainsi que les vacances, les jours fériés, les congés, etc., lorsqu'ils sont payés. Cette règle s'applique à tous les employés.

Installations communes

Voies, gares de triage, terminus et autres installations appartenant à un transporteur et utilisés par deux transporteurs ou plus.

Kilomètres de voies exploitées

Nombre total de kilomètres de voies de tous genres servant aux activités de transport.

Ligne principale

Pour les transporteurs qui relèvent de l'Office national des transports, la distinction entre la ligne principale et l'embranchement se fonde principalement sur le critère des deux millions de tonnes brutes par mille de voie (les autres étant a) faire partie du système **transcontinental**, b) les liaisons vitales pour l'exportation et l'importation et c) les **lignes de raccordement**) et ce pour les trois provinces des Prairies. Quant aux autres provinces, il est proposé d'appliquer la décision susmentionnée, la densité maximale de deux millions de tonnes brutes par mille de voie étant le principal critère.

Pour ce qui est des transporteurs qui ne relèvent pas de la compétence de l'Office national des transports, la définition de ligne principale se fonde sur le critère de deux millions de tonnes brutes par mille de voie annuellement.

Livrées à des chemins de fer des États-Unis

Les marchandises livrées à des raccordements ferroviaires ou transportées au delà de la frontière par l'enquête.

Livrées à des chemins de fer du Canada

Marchandises livrées directement à des raccordements ferroviaires canadiens et marchandises livrées à d'autres modes de transport (autre que les traversiers d'automobiles) lorsque celles-ci sont acheminées à tarif conjoint jusqu'à destination ou lorsqu'un autre transport ferroviaire subséquent est indiqué.

Locomotive

Élément du matériel ferroviaire roulant qui contient des moteurs et qui sert à remorquer un train sur la voie, mais qui ne peut transporter ni voyageurs ni marchandises. Peut se mouvoir seule (si elle comporte une cabine pour le personnel) ou faire partie d'un train dont tous les éléments sont habituellement commandés à partir de l'un des véhicules.

Locomotive de manœuvre-kilomètre

Nombre de kilomètres accordés aux locomotives pour les manœuvres de triage; calculé à raison de 9.6 kilomètres à l'heure pour le temps réel de triage.

Locomotive haut-le-pied

Locomotive ne tirant aucun wagon.

Locomotive-kilomètre

Déplacement d'une locomotive sur une distance d'un kilomètre de voie. Les trains de VIA Rail font partie des opérations du transporteur déclarant.

Locomotive voyageurs-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par les locomotives pour le service de train de voyageurs.

Longueur des voies exploitées

Voie unique, ou première voie principale mesurée selon la distance entre les terminus et servant au transport ferroviaire.

Manœuvre

Pratiquée par les locomotives aux terminus et aux gares, en cours de trajet.

Marchandises inter-réseaux

Chargements empruntant les voies de deux transporteurs ou plus. Cet échange est appelé un mouvement inter-réseaux.

Matériel roulant

Wagons de marchandises et voitures de voyageurs que possède un transporteur ferroviaire; ne comprend pas les unités motrices.

Parcours de ligne

Déplacement de trains entre les terminus et les gares sur les lignes principales ou les embranchements du chemin de fer; ne comprend pas les manœuvres de triage.

Produit intérieur brut

Indicateur servant à déterminer la valeur des biens et des services produits dans un pays.

Produit intérieur réel

Produit intérieur brut exprimé en dollars constants.

Provenant d'autres sociétés ferroviaires au Canada

Marchandises provenant directement de raccordements ferroviaires canadiens et provenant d'autres modes de transport (autres que les traversiers d'automobiles), lorsque celle-ci sont acheminées à tarif conjoint jusqu'à destination ou lorsqu'un transport ferroviaire antérieur est indiqué.

Provenant de voies des États-Unis et destinées à des localités américaines

Marchandises passant de raccordements ferroviaires des États-Unis à des localités des États-Unis (trafic intermédiaire).

Provenant de voies des États-Unis et destinées à des localités canadiennes

Marchandises, provenant de raccordements ferroviaires américains ou transportées ou de ce côté-ci de la frontière par l'enquête et destinées à des localités canadiennes.

Rail-route

Au niveau du transport ferroviaire de marchandises, transport de semi-remorques routières ou de conteneurs chargés ou vides sur des wagons de marchandises.

Ratio d'autonomie financière

Mesure de solvabilité obtenue en divisant le passif total par le total des actifs.

Ratio d'endettement

Mesure de solvabilité obtenue en divisant le passif total par les capitaux propres.

Ratio d'exploitation

Proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation.

Ratio du fonds de roulement

Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

Rémunération totale

La rémunération est le montant brut, avant les déductions aux fins d'impôt, versé aux employés, y compris les vacances, les jours fériés, les congés, etc. payés. La rémunération ne comprend pas l'augmentation salariale rétroactive qui, bien qu'elle soit versée dans l'année en cours, s'applique à une période antérieure.

RSWP

Remorque sur wagon plat: une forme courante de transport ferroviaire intermodal.

Seconde voie principale

Seconde voie d'une ligne à deux (ou trois, etc.) voies posées sur une même plate-forme et parallèle à la première voie principale.

Service des trains de travaux

Service non payant assuré par un train de la société.

STCC (Standard Transportation Commodity Code)

Le système de STCC est un système de codage à sept chiffres servant à classifier les produits ou les biens qui sont transportés ou qui peuvent l'être.

Tonnage des marchandises payantes

Statistiques du tonnage total des livraisons de marchandises payantes.

Tonne brute-kilomètre

Déplacement d'une tonne d'équipement de rail, d'équipement intermodal ou de marchandises sur une distance d'un kilomètre de voie; comprend tous les déplacements sur les voies du transporteur (sauf les opérations de triage) et les opérations des autres transporteurs.

Tonne-kilomètre

Déplacement d'une tonne sur une distance d'un kilomètre.

Trafic intermodal

Mouvement d'un chargement empruntant au moins deux modes de transport, plus particulièrement, marchandises transportées dans une semi-remorque routière ou un conteneur et transférées d'un wagon à d'autres modes de transport (habituellement des camions ou des navires) qui servent à effectuer le transport hors-rail des marchandises.

Trafic local

Trafic empruntant le même chemin de fer, du point d'origine au point de destination, et ne faisant l'objet d'aucun transfert.

Train

Un ou plusieurs éléments du matériel (locomotives haut-le-pied non comprises) dont le déplacement sur les voies est assuré par un moteur indépendant. Une voiture automotrice est un train au même titre qu'un train de marchandises de 100 wagons.

Train-heure

Temps qu'il s'est écoulé entre le départ du premier terminus et l'arrivée au dernier, moins le temps consacré aux manœuvres d'aiguillage en route.

Train-kilomètre

Déplacement d'un train sur une distance d'un kilomètre de voie.

Train marchandises-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par tous les trains, d'un terminus ou d'une gare à l'autre, pour le transport de marchandises payantes ou de marchandises de la compagnie; également, nombre de kilomètres parcourus par les trains composés de wagons de marchandises vides et par les trains composés d'une locomotive et d'un wagon de queue en parcours haut-le-pied. Les trains de marchandises qui remorquent des voitures de voyageurs sont considérés comme des trains de marchandises.

Train voyageurs-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des trains de voyageurs transportant des voyageurs et des bagages, etc., ainsi que le nombre de kilomètres parcourus par des trains composés de voitures haut-le-pied.

Transport (par train ou non)

Inscription à l'horaire, contrôle et exploitation des trains et d'autres services connexes, exploitation des terminus et répartition des wagons et des unités motrices. Déplacement de marchandises de détail et par exprès.

Transport non commercial

Matériaux et fournitures de la société transportés sans frais dans les trains de marchandises d'un chemin de fer particulier, pour son propre usage.

Transporteur

Quiconque autorisé à exploiter le chemin de fer.

Transporteur international

Transporteur exploitant au Canada et aux États-Unis.

Transporteur inter-provincial

Transporteur exploitant dans plus d'une province ou d'un territoire.

Transporteur intra-provincial

Transporteur n'exploitant que dans une province ou un territoire.

Transporteur public

Offre au grand public un service de transport de marchandises ou de voyageurs moyennant rétribution

Triage

Pratiqué par les locomotives de manœuvre aux gares de triage conçues à cette fin. Comprend les manœuvres aux terminus et les transbordements en gare.

Triage-kilomètre

Temps consacré au triage (minutage des manœuvres de triage) et converti en kilomètres à raison de 9,6 kilomètres à l'heure. Une minute correspond à une minute de travail de l'équipe de triage. Aux fins des présentes statistiques, le **service de manœuvre** comprend les opérations de transbordement.

Véhicule-kilomètre

Le déplacement d'un véhicule sur une distance d'un kilomètre.

Vitesse moyenne d'un train

Le nombre de trains-kilomètres divisé par le nombre de trains-heures. Le nombre de trains-heures peut comprendre le temps de triage en cours de trajet.

Voie d'évitement

Voie industrielle ou voie adjacente à la voie principale qui permet aux trains de se croiser et de doubler.

Voies et ouvrages

Toute opération liée aux éléments fixes de chemin de fer, y compris les voies et les chemins de roulement, les bâtiments, les signaux, les installations de communications et d'énergie, les terminus et les postes de carburant. Les activités comprennent la réparation et l'entretien, la location-bail, la location et l'amortissement des éléments fixes de chemin de fer.

Voie industrielle

Voie de triage desservant une mine, une manufacture, une fonderie ou une usine.

Voie principale

Voie qui traverse une gare et relie une gare à une autre. Pour les lignes de triage et de terminus, la voie principale est toute voie dégagée pour le passage des trains.

Voiture de la direction

Voiture possédée ou louée par des transporteurs publics, ou appartenant à des particuliers voyageant gratuitement, aux fins d'affaires.

Voiture de train voyageurs-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par les voitures d'un train de voyageurs en service, y compris le nombre de kilomètres parcourus par les voitures occupées et non occupées haut-le-pied.

Voiture de voyageurs

Voiture de train de voyageurs aménagée pour le transport des voyageurs, des bagages, etc.

Voiture-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des voitures en service de transport; comprend les voitures-kilomètres occupées et non occupées. Les voitures-kilomètres faisant partie des trains de VIA sont déclarées tant par VIA que par le transporteur.

Voiture ordinaire

Voiture avec sièges ordinaires ou basculants destinée au transport des voyageurs durant le jour.

Voiture-salon

Voiture plus luxueuse que la voiture ordinaire, comportant des sièges pivotants et d'autres avantages; les voyageurs doivent verser un supplément.

Voyageur-kilomètre

Déplacement d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre. S'obtient en multipliant le nombre de voyageurs transportés par la distance parcourue.

Voyageur payant

Voyageur admis dans un train contre paiement d'un billet.

Wagon chargé-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des wagons de marchandises dans des trains de marchandises et de voyageurs transportant des marchandises payantes ou non, et par le matériel de service de la société exclusivement pour des travaux.

Wagon couvert

Un wagon fermé comportant un toit et une porte pour les services généraux.

Wagon de particulier

Wagons de marchandises appartenant à des sociétés autres que ferroviaires et servant au transport de marchandises sur des lignes diverses; quelquefois appelés wagons privés.

Wagon de queue

Un wagon habituellement en queue d'un train de marchandises, réservé au personnel pour recevoir et transmettre des signaux, remplir des feuilles de route ou accomplir d'autres tâches.

Wagon de tête

Wagon d'un train de voyageurs pour le transport du courrier, des bagages, des journaux, du lait en boîte, etc.; ne compte aucun aménagement pour le transport des voyageurs.

Wagon de train marchandises-kilomètre

Kilomètres parcourus par les wagons chargés et vides d'un train de marchandises et les wagons de queue pour le service de transport.

Wagon-kilomètre

Déplacement d'un wagon de marchandises sur une distance d'un kilomètres.

Wagon-tombereau

Wagon muni de portes latérales et de parois de bout, utilisé pour le transport de marchandises telles que le sable, le gravier et le charbon.

Wagon-trémie

Wagon pour le transport de marchandises sèches en vrac dont les trappes permettent le déchargement par gravité de toute la charge.

Wagon vide-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des wagons de marchandises vides et des wagons plats chargés de semi-remorques routières ou de conteneurs sous contrôle ou propriété du chemin de fer et se déplaçant sans feuille de route, à l'exclusion de l'équipement réservé au service de la compagnie et ne servant qu'à effectuer des travaux.

Don't let the changing world take you by surprise!



An aging population. Lone-parent families. A diverse labour force. Do you know how today's social changes will affect your future ... your organization ... and your family?

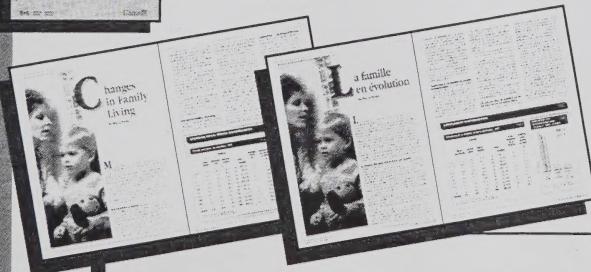
Keep pace with the dramatic shifts in Canada's evolving social fabric with Statistic Canada's best-selling quarterly, *Canadian Social Trends*. With vast and varied reports on major changes in key social issues and trends, this periodical incorporates findings from over 50 national surveys.

Written by some of Canada's leading-edge social analysts, *Canadian Social Trends* combines painstaking research with dynamic prose on topics like ethnic diversity, low-income families, time-crunch stress, violent crime and much more — all in a colourful, easy-to-read, magazine format.

A lasting record of changing times!

Join the thousands of business and policy analysts, social-science professionals, and academics who trust *Canadian Social Trends* to demystify the causes and consequences of change in Canadian society. Don't miss a single issue — subscribe today.

Canadian Social Trends (catalogue number 11-0080XPE) is \$34 annually in Canada, US\$41 in the United States and US\$48 in other countries.



To order, write to Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

Ne soyez pas dépassé par les événements!

Le vieillissement de la population. Les familles monoparentales. La diversification de la population active. Savez-vous comment les changements sociaux d'aujourd'hui vont se répercuter sur votre avenir, votre organisation, votre famille?

Suivez l'évolution spectaculaire de la société canadienne grâce à *Tendances sociales canadiennes*, une publication trimestrielle de Statistique Canada. Avec des articles vastes et variés sur les principaux changements caractérisant les questions et les tendances sociales principales, cette publication intègre les résultats de plus de 50 enquêtes nationales.

Certains des analystes sociaux les plus reconnus du Canada rédigent des articles dans *Tendances sociales canadiennes*. Ils présentent les résultats de recherches minutieuses dans un style attrayant pour des sujets tels que la diversité ethnique, les familles à faible revenu, le stress dû au manque de temps, le crime et bien d'autres encore dans une revue haute en couleur et de lecture aisée.

Un dossier permanent d'une époque en évolution!

Des milliers d'analystes des entreprises et des politiques, de professionnels des sciences sociales et d'universitaires lisent *Tendances sociales canadiennes* pour identifier les causes et les conséquences de l'évolution de la société canadienne. Ne manquez pas un numéro, abonnez-vous dès aujourd'hui.

L'abonnement annuel à *Tendances sociales canadiennes* (n° 11-0080XPF au catalogue) coûte 34 \$ au Canada, 41 \$ US aux États-Unis et 48 \$ US dans les autres pays.

Pour passer votre commande, écrivez à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou adressez-vous au centre de services-conseils de Statistique Canada le plus proche de chez vous et dont la liste figure dans cette publication.

Vous pouvez aussi envoyer votre commande par télécopieur, au 1-613-951-1584, ou téléphoner sans frais au 1-800-267-6677 et donner votre numéro de carte VISA ou MasterCard.

Are you getting your information on the Canadian economy "first-hand"?

Chances are, you spend hours reading several newspapers and a handful of magazines trying to get the whole economic picture – only to spend even more time weeding out fiction from fact! Wouldn't it be a great deal more convenient (and much more effective) to go straight to the source?

Join the thousands of successful Canadian decision-makers who turn to Statistic Canada's *Canadian Economic Observer* for their monthly briefing. Loaded with first-hand information, collectively published nowhere else, CEO is a quick, concise and panoramic overview of the Canadian economy. Its reliability and completeness are without equal.

A single source

Consultations with our many readers – financial analysts, planners, economists and business leaders – have contributed to CEO's present, widely-acclaimed, two-part format. The **Analysis Section** includes thought-provoking commentary on current economic conditions, issues, trends and developments. The **Statistical Summary** contains the complete range of hard numbers on critical economic indicators: markets, prices, trade, demographics, unemployment and more.

More practical, straightforward and user-friendly than ever before, the *Canadian Economic Observer* gives you more than 150 pages of in-depth information in one indispensable source.

Why purchase CEO?

As a subscriber, you'll be directly connected to Statistics Canada's economic analysts – names and phone numbers are listed with articles and features. You'll also receive a copy of CEO's annual **Historical Statistical Supplement** – at no additional cost.

So why wait for others to publish Statistics Canada's data second-hand when you can have it straight from the source? Order your subscription to the *Canadian Economic Observer* today.

The *Canadian Economic Observer* (catalogue no. 10-2300XPB) is \$220 annually in Canada, US\$260 in the United States and US\$310 in other countries. Highlights of the *Canadian Composite Leading Indicator* (catalogue no. 11F0008XPF) are available by fax – the same day of release – for \$70 annually in Canada and US\$70 in the United States.

To order, write to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication. If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

R ecevez-vous directement vos informations sur l'économie canadienne?

Il est probable que vous passez des heures à lire plusieurs journaux et un paquet de revues pour essayer d'avoir une vue complète de la situation économique, et ensuite passer encore plus de temps à séparer le réel de ce qui ne l'est pas. Ne serait-il plus plus pratique (et beaucoup plus efficace) de remonter directement à la source?

Joignez-vous aux milliers de décideurs canadiens gagnants qui lisent *L'Observateur économique canadien* pour leur séance de rapport mensuelle. REMPLI DE RENSEIGNEMENTS DISPONIBLES NULLE PART AILLEURS, L'OEC permet d'avoir une vue générale rapide et concise de l'économie canadienne. Il est inégalé par sa fiabilité et son exhaustivité.

Une seule source

Les consultations que nous avons eues avec nos nombreux lecteurs, des analystes financiers, des planificateurs, des économistes et des chefs d'entreprise, nous ont permis de présenter L'OEC dans son format actuel en deux parties, qui a été bien accueilli. La **section de l'analyse** contient des commentaires qui donnent à réfléchir sur la conjoncture économique, ses problèmes, ses tendances et ses développements. L'**aperçu statistique** contient l'ensemble complet des chiffres réels pour les indicateurs économiques essentiels : les marchés, les prix, le commerce, la démographie, le chômage, et bien d'autres encore.

Plus pratique, plus simple, plus facile à utiliser qu'auparavant, *L'Observateur économique canadien* vous offre plus de 150 pages de renseignements poussés sous une seule couverture.

Pourquoi acheter L'OEC?

En tant qu'abonné à L'OEC, vous êtes directement relié aux analystes économiques de Statistique Canada : des noms et des numéros de téléphone sont cités dans les articles et les rubriques. Vous recevez également un exemplaire du **Supplément statistique historique annuel à titre gracieux**.

Pourquoi devez-vous donc attendre que d'autres publient les données de Statistique Canada qu'ils ont reprises alors que vous pouvez les obtenir directement à la source? Abonnez-vous à *L'Observateur économique canadien* dès aujourd'hui.

Le prix de l'abonnement annuel à *L'Observateur économique canadien* (n° 10-2300XPB au catalogue) est de 220 \$ au Canada, de 260 \$ US aux États-Unis et de 310 \$ US dans les autres pays. Les faits saillants de l'*Indicateur composite avancé* (n° 11F0008XFF au catalogue) sont offerts par télécopieur – le jour même de leur parution – pour 70 \$ par année au Canada et 70 \$ US aux États-Unis.

Pour commander, écrivez à : Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou adressez-vous au Centre de consultation de Statistique Canada le plus proche de chez vous et dont la liste figure dans cette publication. Si vous le préférez, vous pouvez envoyer votre commande par télécopieur au 1-613-951-1584, ou téléphoner sans frais au 1-800-267-6677 et utiliser votre carte VISA ou MasterCard.

